

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

**IP2 – Junqueira/Pocinho
(ESTUDO PRÉVIO)**

Processo de Avaliação de Impacte Ambiental N.º 1730

Fevereiro de 2008

Comissão de Avaliação

Agência Portuguesa do Ambiente

Instituto da Água

Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

Direcção Regional da Cultura do Norte

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO	4
3. ANTECEDENTES.....	4
4. LOCALIZAÇÃO, OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO	5
5. DESCRIÇÃO DO PROJECTO	6
6. APRECIÇÃO ESPECÍFICA DO EIA	8
6.1. GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA.....	9
6.2. CLIMA E QUALIDADE DO AR	9
6.3. USO ACTUAL DO SOLO.....	11
6.4. RECURSOS HÍDRICOS	12
6.5. RUÍDO	15
6.6. COMPONENTE BIOLÓGICA	16
6.7. COMPONENTE SOCIAL	17
6.8. PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO	21
6.9. PATRIMÓNIO.....	27
6.10. PAISAGEM	30
7. SÍNTESE DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA.....	32
8. CONCLUSÃO	36

ANEXO 1 – PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

ANEXO 2 - PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro e a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, deu entrada na Agência Portuguesa do Ambiente (APA) o ofício n.º 5547, de 26/06/2007, da Estradas de Portugal, EPE (EP,EPE), com o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto do IP2 – Junqueira/Pocinho, em fase de Estudo Prévio (EP), para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). Salienta-se que para além de Entidade Licenciadora, a EP, EPE é igualmente o proponente da obra.

A APA, ao abrigo do artigo 9º do diploma legal acima referido, nomeou (Of. circ. n.º 2356 de 29/06/2007), a respectiva Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes da APA, do Instituto da Água (INAG), do Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade (ICNB), do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR), da Direcção Regional da Cultura do Norte (DRCN) e da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) e ainda dois técnicos especialistas (Ruído e Paisagem), que veio a ter a seguinte composição:

APA/GAIA - (alínea a) do nº1 do Artigo 9º) - Eng.ª Sílvia Rosa

APA/GAIA - (alínea a) do nº1 do Artigo 9º) – Eng.ª Margarida Rosado

INAG - (alínea b) do nº1 do Artigo 9º) – Eng.ª Teresa Ferreira

ICNB – (alínea c) do nº1 do Artigo 9º) – Dr. António Monteiro

IGESPAR - (alínea d) do nº1 do Artigo 9º) – Dr.ª Maria João Brum

Delegação Regional da Cultura do Norte - (alínea d) do nº1 do Artigo 9º) – Dr. Orlando Sousa

CCDR Norte - (alínea e) do nº1 do Artigo 9º) – Dr.ª Alexandra Serra

APA/DACAR - (alínea f) do nº 1 do artigo 9º - Eng.ª Maria João Palma

APA/GAIA – (alínea f) do nº 1 do artigo 9º - Arq.ª Cristina Russo

O ICNB enviou um ofício referindo que *“após apreciação detalhada do EIA, concluímos que o projecto não se localiza em nenhuma Área Sensível, pelo que o ICNB não integrará a CA”*.

Posteriormente o IGESPAR e a CCDR Norte informaram a APA que as representantes daquelas entidades na CA foram substituídas pela Dr.ª Alexandra Estorninho e pela Eng.ª Maria João Pessoa, respectivamente.

A CA contou, ainda, com a colaboração da Eng.ª Sara Sacadura Cabral (APA), para a apreciação do descritor Qualidade do Ar.

O EIA, objecto da presente avaliação, é composto pelos seguintes volumes, datados de Junho de 2007:

Volume I – Resumo Não Técnico (RNT)

Volume II - Relatório Síntese – Tomo 2.1 e 2.2

Volume III – Peças Desenhadas

Volume IV – Anexos

Volume V – Relatório Fotográfico

Para além do EIA, foi também entregue um exemplar do Projecto, composto pelos seguintes volumes:

Volume I – Estudo Rodoviário (Dezembro de 2006)

Volume II - Estudo de Tráfego (Junho de 2007)

Volume III – Estudo Geológico e Geotécnico (Dezembro de 2006).

2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO

A metodologia adoptada pela CA para a avaliação do traçado proposto foi:

- Análise da Conformidade do EIA – solicitação, ao abrigo do n.º 5 do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 197/2005, de 8 de Novembro, de elementos adicionais ao Relatório Síntese ao nível do Projecto, Recursos Hídricos, Ruído, Património, Paisagem, Cartografia e a reformulação do RNT. Estes elementos foram solicitados ao proponente através dos ofícios da APA n.º 4044, de 27/07/2007 e n.º 4247, de 01/08/2007;
- Análise dos elementos remetidos pela EP, EPE tendo-se considerado que a informação contida no Aditamento e no RNT reformulado dava resposta, no geral, às questões formuladas, tendo sido emitida a Declaração da Conformidade do EIA a 22/10/2007;
- Solicitação de esclarecimentos adicionais relativos à Cartografia, Geologia e Geomorfologia, Ordenamento e Condicionantes, Recursos Hídricos, Componente Social, Ruído, Paisagem e Qualidade do Ar, ao abrigo do n.º 6 do Artigo 13º, do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio com as alterações introduzidas pelo DL n.º 197/2005, de 8 de Novembro;
- Análise dos novos esclarecimentos remetidos pela EP, EPE;
- Solicitação de Pareceres Específicos a Entidades Externas, com competência na apreciação do projecto, nomeadamente ao Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação (INETI), Direcção Regional do Norte do Ministério da Economia, Direcção-Geral de Geologia e Energia (DGGE), Instituto da Meteorologia (IM), Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte; Instituto da Vinha e do Vinho, I.P., Instituto dos Vinhos do Douro e Porto, I.P., Casa do Douro, Redes Energéticas Nacionais, SGPS, S.A. (REN) e Rede Ferroviária Nacional – REFER EP, os quais se encontram em anexo (Anexo 2). Os pareceres recebidos foram analisados e integrados no presente parecer, sempre que se considerou pertinente;
- Realização de uma visita ao local, efectuada no dia 20 de Dezembro de 2007, onde estiveram presentes representantes do projectista, do proponente e da empresa consultora, e os representantes na CA da APA, IGESPAR, DRCN, e CCDR/N;
- Realização da Consulta Pública, que decorreu durante 40 dias úteis, desde o dia 12 de Novembro até 8 de Janeiro de 2008, e análise dos seus resultados;
- Elaboração de Parecer Técnico.

3. ANTECEDENTES

O lanço do IP2 – Junqueira/Pocinho está relacionado com três lanços do IP2, que foram já objecto de estudos rodoviários/ambientais, designadamente o lanço do “IP2 - Vale Benfeito/Ponte do Sabor”, em fase de EP, o “IP2 - Ponte Sobre o Rio Sabor e Acessos Imediatos”, em fase de Projecto Base e o EP do “IP2 – Pocinho - IP5 (Nó de Sobral da Serra)”.

O EP do lanço do “IP2 - Vale Benfeito/Ponte do Sabor” foi objecto de uma DIA favorável, em Dezembro de 2003. Este traçado terminava na actual EN102, aproximadamente ao km 5+500 da Variante A do IP2 em avaliação. Segundo o EIA, neste ponto e na direcção Sul iniciava-se um outro lanço denominado “IP2 - Ponte Sobre o Rio Sabor e Acessos Imediatos”, que se desenvolvia essencialmente sobre a EN 102 e apresentava uma rasante com cotas inferiores ao nível de máxima cheia do rio Douro, para um período de retorno de 100 anos.

Relativamente ao IP2 - Lanço Vale Benfeito/Ponte do Sabor, de acordo com o EIA, a EPE, EPE

decidiu desenvolver este lanço somente até à zona da Junqueira e promover a realização de um novo EP para o lanço do IP2 entre a Junqueira e o Pocinho, por forma a permitir uma extensão mínima adequada para o desenvolvimento de corredores alternativos.

No que se refere ao EP do "IP2 – Pocinho - IP5 (Nó de Sobral da Serra)" este projecto foi objecto de procedimento de AIA em 1994 e o seu traçado iniciava-se ao km 14+500 da Variante A do presente estudo, a norte do Pocinho.

Segundo o EIA, relativamente ao lanço do IP2 entre a Junqueira e o Pocinho, foram realizados, no âmbito deste EP, um Estudo de Viabilidade de Corredores e um Estudo de Viabilidade de Traçados.

4. LOCALIZAÇÃO, OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O traçado do IP2 – Junqueira/Pocinho, em estudo, desenvolve-se nos distritos de Bragança e Guarda, nos concelhos de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, respectivamente.

De acordo com o EIA, *"o IP2 constitui um corredor estruturante do território nacional, que se desenvolve longitudinalmente de Norte para Sul pelo interior do território nacional. Encontra-se previsto no Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN2000, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho e Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto), ligando Portelo, a Norte de Bragança, a Faro, no Algarve, e tendo como pontos intermédios Bragança, Guarda, Covilhã, Castelo Branco, Portalegre, Évora e Beja"*.

O traçado do IP2 – Junqueira/Pocinho, segundo o EIA, permitirá dar continuidade para Sul, ao lanço entre Vale Benfeito e a Junqueira – em fase de Projecto Base, e para Sul nos lanços Pocinho/Longroiva e Longroiva/ Trancoso, que se encontram também em fase de Projecto Base.

Como objectivo geral, segundo o EIA, o traçado do IP2, em avaliação, deverá tornar-se numa alternativa às condições de circulação automóvel no IP2 existente, o qual já foi afectado pelas cheias do Rio Douro que levam à redução das condições de segurança e estabilidade da estrada existente.

Analizando a justificação do projecto apresentada no EIA e constatando-se que até ao km 5+500 da Variante A, foi emitida em Dezembro de 2003 uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável, relativa ao Projecto do "IP2 – Vale Benfeito/Ponte do Sabor", sendo, inclusivamente, referido no Parecer da CA que *"relativamente ao aproveitamento da EN102 foram analisadas as hipóteses da sua beneficiação e conversão de forma a corresponder às exigências de um Itinerário Principal (IP), tendo-se concluído que a EN102, apenas apresenta condições de aproveitamento entre a Junqueira e o final do traçado"*, a CA solicitou um esclarecimento sobre a justificação do actual traçado tendo em conta este aspecto, bem como justificar porque não foram estudadas alternativas para evitar o atravessamento do Alto Douro Vinhateiro e para a beneficiação do actual IP2 (EN102).

Relativamente à primeira questão, segundo a informação apresentada, no desenvolvimento do presente EP, a EP/EPE teve conhecimento da cota de cheia milenar do rio Douro que varia entre os 128 m e 140 m, tendo constatado que o troço da EN 102, em questão, interfere pontualmente com a referida cota, na medida em que a sua rasante é inferior a 132,10 m.

É referido que seria necessário alargar a plataforma existente, para dotar a actual EN102 de características geométricas compatíveis com um IP e permitir a construção de caminhos paralelos para acessibilidade às propriedades limítrofes, atendendo a que a via teria de ficar vedada, conforme constava do Estudo Prévio do "IP2 – Vale Benfeito/Ponte do Sabor". Segundo a EP, EPE *"esta situação teria como agravante a ocupação de uma faixa do Vale da Vilariça, contígua à EN102 do seu lado Poente, que integra o Bloco Sul do Aproveitamento Hidroagrícola do Vale da Vilariça, dado que o seu alargamento seria efectuado para ambos os lados. Assim, a faixa de ocupação (e de expropriação) seria, no mínimo, de 18,0 m. No caso de construção de uma estrada nova, ao lado da*

existente, a faixa de ocupação deverá rondar os 20,0 m, uma vez que do seu lado poente nunca seria necessário caminho paralelo".

Assim, de acordo com a informação apresentada, é considerado que o traçado em avaliação, imediatamente a Nascente do actual IP2, para além de se desenvolver a cotas sempre superiores à cota de cheia milenar do rio Douro, permite evitar a ocupação de terrenos afectos ao Aproveitamento Hidroagrícola do Vale da Vilariça e não interfere com a EN102 durante a fase de construção, reduzindo a incomodidade a quem nela circula.

No que se refere à apresentação de alternativas para evitar o atravessamento do Alto Douro Vinhateiro, a EP refere que *"De acordo com os dados obtidos, o limite mais a nascente do Alto Douro Vinhateiro estende-se até à margem esquerda do Rio Douro, desde o limite norte da Quinta do Vale do Meão até à ponte do caminho de ferro no Pocinho. Nestas condições, a única hipótese de traçado possível para o IP2, que evitasse o atravessamento da área do Alto Douro Vinhateiro, seria um traçado que cruzasse o Rio Douro a montante da Barragem do Pocinho e que contornasse esta localidade por Nascente. Contudo, esta solução implantar-se-ia em zonas de orografia muito montanhosa, quer a norte, quer a sul do Pocinho e causaria interferências com a linha de caminho de ferro Pocinho/Moncorvo e com a albufeira da barragem do Pocinho, a qual tem como um dos seus usos o abastecimento público. Acresce que, um traçado nesta zona implicaria um túnel na encosta a nascente do Douro o que não é aceitável face à geologia da zona, uma vez que a mesma é perturbada tectonicamente, com maciços de xistosidade desenvolvida e muito fracturados, sempre na vertente nascente da Falha da Vilariça. Na encosta a sul do Douro e face à orografia em presença seria de prever um outro túnel em curva e contra-curva, contornando a povoação do Pocinho por nascente/sul para ligar ao Nó do Pocinho. Embora se desconheça as características geológicas desta encosta importa referir que logo à partida esta solução não é aceitável do ponto de vista da segurança rodoviária."*

Quanto à apresentação da alternativa de beneficiação do actual IP2 (EN102), a EP refere que *"Qualquer hipótese de aproveitamento da actual EN102, na zona do Pocinho, para constituir o futuro IP2, não seria possível porque as características geométricas da via existente não são compatíveis com as pretendidas para um IP. Concretamente, as duas curvas em planta, imediatamente a seguir à barragem do Pocinho (para além de outras mais a norte), apresentam raios de curvatura muito reduzidos. Para além disso, a pendente longitudinal na margem direita do Rio Douro é muito elevada. Acresce ainda o facto da EN 102 atravessar a localidade do Pocinho, o que não é aceitável para uma estrada com características de IP"*.

5. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O traçado do IP2 – Junqueira / Pocinho (Fig.1 – Anexo 1) tem uma extensão de cerca de 17,9 km, com início no Lanço Vale Benfeito/Junqueira, na proximidade do Nó da Junqueira, junto à localidade da Junqueira, terminando pouco depois de atravessar a Ribeira do Vale da Vila, a sul da localidade do Pocinho.

Para este Lanço do IP2 são apresentadas, neste estudo, três alternativas de traçado, a Variante A, a Variante B e a Variante C.

Qualquer uma das soluções de traçado em estudo afectam a região do Alto Douro Vinhateiro e do Parque Arqueológico do Vale do Côa, ambos classificados como Património Mundial, pela UNESCO.

O traçado da Variante A tem uma extensão de cerca de 17,912 km de extensão e desenvolve-se paralelamente ao traçado da actual EN102, entre o km 0+000, junto ao Nó da Junqueira e o km 6+000, junto ao Nó da Horta da Vilariça, a Nascente da Quinta da Silveira. Entre o km 6+000 e o km 8+000, este traçado desenvolve-se entre a Ribeira da Vilariça e o Rio Sabor, prevendo-se a

construção do Nó da Barragem do Sabor ao km 7+400, aproximadamente. O traçado desenvolve-se em viaduto sobre o Rio Sabor entre o km 7+500, aproximadamente, e o km 8+000. O traçado desta variante volta a desenvolver-se paralelamente, para Nascente, à actual EN102 até ao km 12+900, prevendo-se a construção do Nó de Torre de Moncorvo ao km 10+000. Entre o km 12+900 e o km 14+500, o traçado desta variante desenvolve-se em viaduto encostado ao talude e com sobreposição de cerca de meia faixa de rodagem, relativamente à actual EN102. Entre o km 15+250 e cerca do km 17+000, o traçado desenvolve-se em viaduto sobre o Rio Douro e sobre uma zona do Alto Douro Vinhateiro, classificado como Património Mundial, pela UNESCO. O traçado da Variante A termina ao km 17+912 depois de atravessar a Ribeira do Vale da Vila, na proximidade do Nó de Pocinho, onde se prevê a origem do traçado do lanço Pocinho/Longroiva.

O traçado da Variante B tem uma extensão de cerca de 8 km de extensão e inicia-se ao km 10+421,66 da Variante A. Entre o km 1+000 e o km 1+300 o traçado desenvolve-se em viaduto sobre o Rio Douro, desenvolvendo-se na zona do Cabeço Meão, entre o km 1+600 e o km 3+400, em três túneis com 875m, 155m e 410m de extensão. Entre o km 3+400 e o km 6+000, aproximadamente, este traçado desenvolve-se sempre acima das quintas e das vinhas existentes na margem esquerda (poente) do Rio Douro, de forma a evitar a sua afectação. Cerca do km 5+000 o traçado desenvolve-se nas proximidades da capela da Senhora da Veiga, que constitui património classificado e sobre uma zona do Alto Douro Vinhateiro até cerca do km 6+000. Ao km 6+200 o traçado desta variante intersecta a Linha de Caminho de Ferro do Pocinho, em situação de aterro com cerca de 10m de altura, estando prevista a construção de uma passagem superior à via férrea. Ainda no trecho final da variante são intersectadas linhas eléctricas de muito alta tensão (220 kV), designadamente as linhas Pocinho - Valdigem 1 e Pocinho - Valdigem 2, cerca do km 6+950, e as linhas Pocinho - Chafariz 1 e Pocinho - Chafariz 2, aproximadamente ao km 7+350. A Variante B termina pouco depois de atravessar a Ribeira do Vale da Vila, em viaduto, já a sul da localidade do Pocinho, no Nó do Pocinho. O ponto final do traçado coincidirá com o início do Lanço Pocinho/Longroiva.

O traçado da Variante C possui cerca de 3,1 km de extensão e inicia-se ao km 14+252,30 da Variante A. Entre o km inicial e o km 1+300, o traçado desenvolve-se em viaduto sobre o Rio Douro, desenvolvendo-se de seguida em túnel, na proximidade da Capela da Senhora da Veiga (entre o km 1+600 e o km 1+900). Posteriormente o traçado desenvolve-se em viaduto de Cortes de Veiga, numa zona do Alto Douro Vinhateiro. Ao km 2+800 o traçado desta variante intersecta a Linha de Caminho de Ferro do Pocinho, estando prevista a construção de uma passagem superior à via férrea. Este traçado termina ao km 3+100, a cerca do km 6+500 da Variante B.

De acordo com o Estudo Rodoviário, os traçados do IP2 em avaliação tem características geométricas mínimas e máximas compatíveis com a velocidade base de 100 km/h e com a velocidade de tráfego de 120 km/h.

Os volumes de Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) de acordo com o EIA, para um cenário optimista, indicam-se no quadro a seguir:

Variante	Lanço	TMDA					
		2010		2025		2040	
		Ligeiros	Pesados	Ligeiros	Pesados	Ligeiros	Pesados
A	Nó da Junqueira/ Nó da Horta da Vilarça	3092	546	3856	692	4114	730
	Nó da Horta da Vilarça/ Nó Torre de Moncorvo	2878	520	3602	660	3846	696
	Nó Torre de Moncorvo/ Nó do Pocinho	2374	420	3032	548	3266	580
A+B	Nó da Junqueira/ Nó da Horta da Vilarça	3092	546	3854	692	4108	730
	Nó da Horta da Vilarça/ Nó Torre de Moncorvo	2878	520	3600	660	3838	696
	Nó Torre de Moncorvo/ Nó do Pocinho	2268	420	2912	548	3130	580
A+C+B	Nó da Junqueira/ Nó da Horta da Vilarça	3092	546	3850	690	4102	630
	Nó da Horta da Vilarça/ Nó Torre de Moncorvo	2878	520	3596	658	3832	696
	Nó Torre de Moncorvo/ Nó do Pocinho	2374	420	3016	546	3236	580

O perfil transversal, em secção corrente, será constituído por uma faixa de rodagem bidireccional (1x2) com 7,50 m de largura, constituída por duas vias de 3,75 m de largura e bermas direitas com 2,50 m de largura. Nas zonas dos Nós de ligação e nas pontes dos rios Douro e Sabor, o perfil transversal é constituído por duas faixas de rodagem unidireccionais (2x2) com 7,50 m de largura, constituída por duas vias de 3,75 m de largura, cada uma, e bermas direitas com 3,25 m de largura.

No que se refere às vias intersectadas, o EIA prevê o restabelecimento de várias estradas e caminhos, através de obras de arte (passagens superiores (PS), inferiores (PI) e agrícolas (PA)) e a construção de diversos viadutos nos atravessamentos das linhas de água mais importantes.

No final dos traçados em estudo não é clara a sua articulação com a Ligação ao Pocinho.

O EIA prevê a construção de passagem hidráulicas dimensionadas para caudais com um período de retorno de 100 anos.

Relativamente à movimentação de terras, o EIA apresenta os valores aproximados do volume de terras, de escavação e aterro, para cada uma das combinações de traçado possíveis.

Variante	Escavação (m³)	Aterro (m³)
A	1.073.710	1.630.451
A+B	1.181.264	1.558.963
A+C+B	1.454.181	1.233.539

No que se refere ao piso o EIA menciona a adopção de um pavimento do tipo flexível, referindo que em fase de PE será definido qual o tipo de pavimento a adoptar.

6. APRECIACÃO ESPECÍFICA DO EIA

No que se refere à justificação do projecto apresentada no EIA, relativamente ao não aproveitamento/beneficiação quer da actual EN102 quer do IP2, o próprio EIA não avaliou a beneficiação da EN102 desde a Junqueira até ao km 5+200, que foi objecto de uma DIA favorável,

bem como do troço entre o km 8+000 e o km 14+500, coincidente com o actual IP2, centrando-se apenas nas dificuldades de atravessamento da zona do Pocinho.

Relativamente à apreciação específica dos descritores analisados no EIA, que se indica a seguir, salienta-se que do cruzamento dos elementos específicos do projecto com as características gerais da respectiva área de implantação (Alto Douro Vinhateiro e Arte Rupestre do Vale do Côa, ambos classificados como Património Mundial, pela UNESCO), resultaram como descritores relevantes o Património, Componente Social, Uso Actual do Solo, Paisagem e Recursos Hídricos.

6.1. GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

De acordo com o referido no EIA *“a região em estudo caracteriza-se por um relevo de contrastes, por vezes bastante escarpado, consequência da erosão diferencial relacionada com o encaixe do Rio Douro. Predominam os sistemas de falhas com orientação NNE-SSW, que impuseram uma estruturação em blocos, com reflexo no actual estado morfológico-hidrográfico da região. Entre as falhas mais importantes, destacam-se a Falha da Vilariga e a Falha da Murça”*.

Os traçados do IP2 em análise, com início na Junqueira, segundo o EIA, *“dispõem-se no sentido Norte-Sul, ao longo do corredor da Falha da Vilariga, de orientação NNE-SSW. Ao longo do Gaben da Vilariga, desenvolve-se a Ribeira da Vilariga, o troço final do Rio Sabor e o sector do Rio Douro entre a foz do Sabor e a aldeia do Pocinho. O vale da Vilariga é rectilíneo, encaixado no troço sul, onde corre o rio Douro, mais aberto e com um fundo aplanado na metade norte, onde estão instalados a ribeira da Vilariga e o troço terminal do rio Sabor”*.

Em termos de impactes, o EIA refere que os impactes ocorrem sobretudo na fase de construção e estão relacionados com as obras de escavação e aterro, referindo que *“a necessidade de se realizarem escavações e aterros tem repercussões directas nas formações geológicas, relacionadas com a eventual perda de estabilidade dos taludes. Quanto maior a altura dos taludes de escavação e aterro, maior será o risco de instabilidade das vertentes”*.

Segundo o EIA, os impactes na geomorfologia são originados sobretudo na fase de construção, em resultado da execução das escavações e aterros, associados aos trabalhos de beneficiação previstos, consistindo nas alterações da topografia pré-existente.

Para a análise deste factor ambiental obteve-se parecer do INETI, IP (que se anexa) que considera que os descritores geomorfologia e geologia, foram abordados no EIA de forma sucinta.

No que se refere aos descritores de tectónica e sismicidade, aquela entidade refere que, pese embora a referência à incidência da grande estrutura da Falha da Vilariga sobre a área do Projecto, releva-se a sua importância na fase de execução do Projecto. Com efeito, todas as variantes consideradas se encontram fortemente condicionadas por aquela Falha no troço de Portelo-Vilariga-Manteigas. Os desmontes irão ocasionar encostas de acentuado declive e índices de erosão elevados, a que se adiciona o risco sísmico. De notar que a sismicidade entre 1970-2000 mostra vários sismos de magnitude (3,0-4,0) sobre a Falha da Vilariga e as isossistas do sismo de 21-05-1997 atribuem valor (V) à região abarcada pelo Projecto (Carrilho *et al.*, 2004)

6.2. CLIMA E QUALIDADE DO AR

A caracterização do clima da área em estudo teve como base os dados da estação climatológica mais próxima do local de implantação do projecto, a Estação Climatológica de Mirandela, e da Estação Udométrica de Campo de Vóboras.

Para caracterização da qualidade do ar na área em estudo, e dada a ausência de uma Estação de Medição da Qualidade do Ar, na envolvente, foram considerados os resultados das duas campanhas nacionais de amostragem para dióxido de azoto (NO₂), dióxido de enxofre (SO₂) e ozono (O₃), realizadas em Julho de 2000 e Maio de 2001 e disponibilizadas pelo Programa de Avaliação da

Qualidade do Ar em Portugal. Embora não possam ser directamente comparados com os valores legislados, por se referirem a uma média de 7 dias, os dados obtidos apontam para o cumprimento dos valores-limite no que se refere às concentrações de dióxido de azoto (NO₂) e de dióxido de enxofre (SO₂). Relativamente ao Ozono, as suas concentrações apresentam-se elevadas quando comparadas com os valores médios nacionais.

As principais fontes de poluição atmosférica na área de estudo incluem:

- Fontes fixas: alguma actividade industrial, nomeadamente no concelho de Vila Nova de Foz Côa com a criação de um parque industrial junto à EN 222, onde predomina a extracção de xistos e actividades metalo-mecânicas;
- Fontes móveis: rede viária da região na qual se destaca o IP2 como a via com um fluxo de tráfego mais expressivo e como tal maior contributo para a emissão de gases de combustão (CO, SO₂, NO_x e COV's).

Ao nível das condições de dispersão atmosférica apresentada no EIA, a dispersão dos poluentes, apesar de condicionada pontualmente pela orografia do terreno, ocorre mais facilmente para Sudeste do corredor em análise.

Assim, face à caracterização da situação de referência apresentada não é expectável a existência de situações preocupantes a nível de degradação da qualidade do ar na área em estudo.

Relativamente à avaliação de impactes, foram considerados dois cenários: o de ausência de projecto e o de construção do projecto. No primeiro caso, entendido como alternativa 0, o impacte sobre a qualidade do ar será negativo e decorrerá do aumento significativo dos níveis de congestionamento nas vias actuais, nomeadamente IP2/EN102.

Para o cenário de construção do projecto, foram distinguidos os impactes associados à fase de construção da infra-estrutura e à fase de exploração da mesma.

Durante a fase de construção os principais impactes na qualidade do ar resultam das emissões de partículas associadas às acções de movimentação de terras, desmatagem, terraplanagens, construção de aterros e escavações, instalação de estaleiros e funcionamento das centrais de britagem, betão e betuminoso.

Nesta fase pode também ocorrer o acréscimo local das emissões de dióxido de enxofre (SO₂), óxidos de azoto (NO_x), hidrocarbonetos (HC) e partículas, resultante da circulação e funcionamento dos veículos pesados e do equipamento utilizado em obra.

Destacam-se ainda as emissões de partículas associadas a compostos orgânicos voláteis (COV) decorrentes da preparação e aplicação do asfalto betuminoso. Estas emissões deverão ser minimizadas através da utilização de equipamentos de despoluição nas centrais de betão e asfalto.

Foram identificados como receptores sensíveis, as povoações localizadas ao longo das várias soluções de traçado propostas, nomeadamente as que se encontram até cerca de 200 m do eixo da via. Para as 3 alternativas apresentadas, e tendo em conta os 8 receptores sensíveis identificados, não se verificam diferenças significativas em termos de impacte sobre a qualidade do ar na fase de construção, sendo que se trata de um impacte negativo de baixa significância e média magnitude, em geral. A incidência deste impacte torna-se mais relevante durante a época seca.

No que se refere à fase de exploração, o EIA recorreu ao Modelo CALINE 4 para proceder às simulações dos valores de concentração dos poluentes dióxido de azoto (NO₂), monóxido de carbono (CO) e partículas (PM₁₀). As simulações foram efectuadas para o ano de início do projecto (2010) e para o ano horizonte (2040) tendo em conta o cenário meteorológico típico e o cenário meteorológico crítico.

Os resultados das simulações apontam para o cumprimento dos valores legislados para os três poluentes, não se verificando situações de violação para nenhum dos cenários nem em nenhum dos receptores sensíveis analisados.

Contudo, dos parâmetros testados, as partículas constituem o parâmetro que pode eventualmente levar à diminuição da qualidade do ar na envolvente à via, nas condições extremamente desfavoráveis previstas para o Cenário Crítico.

Tendo em conta os resultados apresentados para esta simulação, e apesar da exploração da via em estudo ser susceptível de produzir impactos negativos na qualidade da ar, não é expectável que estes se traduzam num contributo significativo para a degradação da qualidade do ar a nível local.

Relativamente à comparação das alternativas estudadas, considera-se que a Variante A causará um impacto menos significativo uma vez que interferirá com um menor número de receptores.

6.3. USO ACTUAL DO SOLO

A área em estudo é ocupada principalmente por classes agrícolas, sendo os Olivais a classe mais representada (22,53%), seguindo-se a vegetação rasteira (18,55%), as vinhas com 13,23% e a vegetação arbustiva com 13,02%. As zonas urbanas são praticamente inexistentes, com apenas 0,86%.

Constata-se ainda o seguinte:

- todas as variantes interferem com o empreendimento Hidroagrícola do Vale da Vilarça, sendo o Bloco Norte afectado na zona do Nó da Junqueira, enquanto o Bloco Sul só será afectado pela variante B junto ao atravessamento do Rio Douro;
- todas as variantes interferem com a Região Vitivinícola do Douro, na margem esquerda deste Rio.

Em termos de impactos, considera-se que os impactos mais significativos são os correspondentes à afectação dos usos agrícolas, essencialmente a vinha e o olival, sendo ainda de destacar as possíveis interferências com o Aproveitamento Hidroagrícola do Vale da Vilarça.

O EIA identifica a afectação das Classes de Uso do Solo para cada uma das soluções e combinações de traçado em avaliação.

De referir que a Variante A afecta cerca de 6,3ha do Aproveitamento Hidroagrícola do Vale da Vilarça junto ao nó da Junqueira e cerca de 5,08ha de vinha incluídas na Região Vitivinícola do Douro. A variante A + B é a menos impactante sob o ponto de vista da afectação dos solos mais importantes da região ou seja a vinha e o olival.

A actividade agrícola, de acordo com o parecer do Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas (MADRP), apresenta na área de estudo e na sua envolvente uma importância crucial, sendo de destacar as áreas de vinha e de olival em termos económicos e culturais.

Embora aquela entidade considere que a solução menos impactante é a Variante A+B, em termos de ocupação de solo agrícola e de solos classificados em RAN, refere que este traçado implica a ocupação de uma área elevada de culturas permanentes de olival e vinha, num total 32 ha, representando 30% do total de solos ocupados pelo traçado (96 ha), destacando as seguintes situações:

- no Nó da Junqueira, a ocupação de 6,3 ha de olival e vinha, em solos de elevada aptidão agrícola, pertencentes ao Bloco Norte do Empreendimento Agrícola do Vale da Vilarça;
- o Nó da Portela com elevado impacto sobre culturas permanentes;
- entre o km 8+000 a 9+000 da Variante A, o traçado interrompe longitudinalmente uma zona agrícola relevante, com um talude de grande dimensão;

- entre o km 3+600 e o km 4+000 o traçado da Solução B atravessa uma área de vinha da Região Vitivinícola do Douro; entre o Km 5+000 e o Km 5+500 uma zona de olival e aproxima-se da Capela da Veiga e de um aglomerado habitacional; e entre o km 5+500 e o km 6+000 afecta uma extensa zona de olival.

Ainda segundo o parecer daquela entidade, na maioria das situações, principalmente nas localizadas ao longo da EN 102, as explorações têm um desenvolvimento em área longitudinalmente à direcção do traçado, e o atravessamento pelo IP2 divide-as literalmente, com prejuízos não só em termos de área de culturas, mas também em termos de viabilidade técnica da exploração e valor patrimonial da quinta.

Relativamente à área afectada na cultura da vinha, de acordo com o parecer do IVDP, quantitativamente essa afectação não parece ser significativa. Em termos qualitativos, esta entidade refere que analisou a percentagem de vinha das diferentes letras (A, B, C, D, E e F) das freguesias afectadas e constatou que a grande maioria das parcelas de vinha destas freguesias estão classificadas nas letras A, B e C (cerca de 96%), de potencial qualitativo muito elevado.

Em suma, em qualquer das alternativas os impactes são bastante significativos, sendo de realçar os seguintes:

- a afectação de áreas pertencentes ao Aproveitamento Hidroagrícola do Vale da Vilariça,
- a afectação de áreas de vinha significativas, sendo das mais bem tratadas e valorizadas da Região, com investimentos recentes;
- divisão de vinhas, separando parte delas das instalações edificadas inerentes à exploração agrícola,
- afectação de extensas áreas de olival;
- criação de taludes de difícil regeneração vegetativa do solo, com evidente afectação paisagística.

Relativamente ao Nó da Quinta da Silveira, considera-se que não está devidamente justificada a necessidade desse nó e que a eliminação deste nó poderia permitir a ligação até ao Contraembalse do Sabor, a poente desta Quinta, poupando assim a sua divisão.

6.4. RECURSOS HÍDRICOS

O EIA refere que os traçados das Soluções se desenvolvem na bacia hidrográfica do rio Douro sub-bacia do rio Sabor e sub-bacia ribeira da Vilariça.

Ao nível das três variantes, foram identificadas as principais linhas de água afectadas, referindo algumas das suas características, nomeadamente tipo de vale; área da bacia e comprimento da linha de água, bem como o tipo de regime.

Em relação ao escoamento superficial o EIA, com base nos dados das estações hidrométricas – Senhora da Rosa (060/06H) localizada na ribeira da Vilariça e a estação Quinta das Laranjeiras (060/03) localizada no rio Sabor, refere que o escoamento se encontra associado à precipitação. No período húmido apresenta os valores mais elevados, na ordem de 2 583 dam³ (ribeira da Vilariça) e de 160 214 dam³ (rio Sabor). No período seco são bastante menores, a ribeira da Vilariça apresenta valores da ordem de 5 dam³, o rio Sabor da ordem de 1 519 dam³.

Em relação à ocorrência de situações hidrológicas extremas – cheias, o EIA delimitou a cheia milenar disponibilizada pela EDP e refere as cotas da cheia centenária.

O traçado em análise desenvolve-se na zona de protecção da albufeira da Valeira. Localiza-se a jusante da barragem do Pocinho, não interferindo com a zona de protecção desta albufeira, contrariamente ao referido no EIA.

Em relação à qualidade da água o EIA teve em conta os dados das estações de Pedra d' Anta -060/08 (ribeira de Vilariça), Quinta das Laranjeiras 060/03 (rio Sabor) e albufeira do Pocinho 070/02F (rio Douro), tendo posteriormente procedido à comparação dos valores obtidos com a legislação vigente – Decreto-Lei nº236/98 de 1 de Agosto - Anexo I "*Qualidade das águas doces superficiais destinadas à produção de água para consumo humano*", Anexo XVI "*Qualidade das águas destinadas à rega*" e Anexo XXI "*Objectivos Ambientais de qualidade Mínima para as águas superficiais*".

Da análise dos valores constata-se que os parâmetros mercúrio e cianetos violam os valores estipulados pelos Anexos I e XXI, os restantes parâmetros considerados encontram-se acima do VMR da classe A1 do Anexo I

Segundo os critérios estabelecidos pelo INAG verifica-se que a ribeira da Vilariça e rio Sabor encontram-se classificados como sendo de classe E – muito má, considerados como inadequados para a maioria dos usos e podem ser uma ameaça para a saúde pública e ambiental. O rio Douro tem classe C – razoável, as águas apresentam qualidade aceitável suficiente para irrigação, para usos industriais e produção de água potável após tratamento rigoroso. Permite a existência de vida piscícola com reprodução aleatória e apta para recreio sem contacto directo.

Em relação aos recursos hídricos subterrâneos, o EIA refere o tipo de formações existentes e a sua permeabilidade e produtividade.

Os aquíferos porosos encontram-se associados aos depósitos aluvionares e aos depósitos de terraço, com maior expressão no vale da Vilariça e no meandro do rio Douro, na zona do Pocinho. Procede também à localização das várias captações existentes referindo os diferentes usos.

A identificação e avaliação dos impactes, ao nível deste descritor foi efectuada para a fase de construção e exploração, tendo identificado e avaliado os principais impactes induzidos pelas várias variantes, referindo-se:

- alterações no escoamento superficial em resultado do estabelecimento das passagens hidráulicas;
- obstrução parcial ou total de linhas de água;
- destruição ou inviabilização de poços pela sua intercepção, com os consequentes afectação de usos;
- redução das condições de infiltração e aumento das escorrências;
- impermeabilização de áreas preferenciais de recarga de aquíferos e dos leitos de linhas de água;

Da análise efectuada, salientam-se as seguintes situações:

- Entre o início do traçado e o Km 10+360, tendo em conta que apenas foi apresentada a variante A, a qual se desenvolve paralelamente ao vale da ribeira da Vilariça e ao actual IP2 (EN 102), verifica-se que ocorre a afectação dos afluentes desta ribeira, os quais são restabelecidos através de passagens hidráulicas.

Convém referir que estes afluentes já se encontram afectados em resultado da presença do actual IP2 (EN 102), sendo os impactes negativos de média magnitude no que se refere à afectação da componente hidráulica, podendo assumir maior magnitude em termos de afectação da componente biofísica e paisagística, uma vez que estas linhas de água passam a ser afectadas em troços muito próximos pelo mesmo tipo de infraestruturas lineares.

O EIA considera a ocorrência de impactes negativos, reduzidos, na medida em que todas as linhas de água são restabelecidas por passagens hidráulicas, cujas secções de vazão foram

dimensionadas para o período de retorno de 100 anos, sendo assegurado o seu funcionamento hidráulico, ficando desta forma minimizada a sua afectação.

Contudo, considera-se que o atravessamento de uma linha de água, mesmo quando reposta a sua função hidráulica através de passagens hidráulicas, ao interferir com a sua conectividade ecológica (transversal e longitudinal), induz um impacte negativo, significativo.

Refere-se, ainda, a presença de algumas linhas de água, restabelecidas por passagens hidráulicas, em que a continuidade a montante e a jusante não foi assegurada, sendo o impacte induzido negativo, significativo, em termos de funcionamento hidráulico. Estas situações devem ser evitadas, devendo ser garantida a continuidade hidráulica e ecológica de todas as linhas de água afectadas, ao nível do projecto de drenagem.

O EIA refere os impactes induzidos pela potencial afectação de infra estruturas de abastecimento (conduta de sistema de rega – Ø 400mm) sendo o impacte negativo, de elevada significância e magnitude.

- Entre o Km 7+000 e o Km 8+000, ocorre o atravessamento do vale do rio Sabor, o qual sob o ponto de vista do ecossistema fluvial, com grande diversidade biofísica e paisagística, deverá ser preservado. Como o seu atravessamento é efectuado em viaduto, sendo assegurada a sua conectividade hidráulica e ecológica o impacte induzido é negativo moderadamente significativo;
- A partir do Km 10+421 são apresentadas as variantes A, B e C no atravessamento do rio Douro (Albufeira da Valeira):
 - Variante A - desenvolve-se em viaduto, entre o km 13+000 e 14+500 paralelamente à albufeira da Valeira, e ao actual IP2, interferindo com a zona de protecção da albufeira;
 - Variante B - desenvolve-se em viaduto, atravessa perpendicularmente a albufeira da Valeira, interferindo com a zona reservada;
 - Variante C - desenvolve-se em viaduto, a sua afectação da albufeira da Valeira é similar à da Variante A.

Os impactes induzidos serão negativos significativos de magnitude elevada tendo em conta que se trata da zona de protecção da albufeira em que os usos previstos deverão contribuir para assegurar a preservação dos recursos hídricos e não contribuir para a sua degradação.

A variante A será indutora de um impacte negativo de maior magnitude, dado o seu desenvolvimento paralelo à albufeira, numa extensão de 1,500km, sendo a que se apresenta mais desfavorável. A variante B, tendo em conta o seu atravessamento perpendicular à albufeira, apresenta-se ligeiramente menos desfavorável. A variante C apresenta impactes muito similares com a variante A.

Na fase de exploração, os principais impactes ocorrem ao nível da qualidade da água estando relacionados com o acréscimo de poluentes provenientes da plataforma da via. O EIA procedeu à previsão dos acréscimos de concentração de poluentes nos meios receptores, tendo em conta as suas características e os usos existentes.

De acordo com os resultados obtidos, e tendo em conta o estipulado no D.L. nº236/98 de 12 de Agosto, verifica-se que não são de prever valores acima dos legislados para os parâmetros considerados, com excepção do parâmetro hidrocarbonetos Aromáticos Polinucleares, no ponto de descarga na Variante A, cerca do km 5, junto ao bloco sul do regadio do Vale da Vilariça.

Em relação às águas subterrâneas, na fase de obra, os principais impactes resultarão da presença de escavação e aterro, que provocam alteração no equilíbrio hidrogeológico; bem como da diminuição da

permeabilidade das formações geológicas provocada pela construção dos aterros e impermeabilização dos terrenos atravessados pela via rodoviária, sendo o impacto negativo, de média magnitude e significância.

Refere-se, ainda, os potenciais impactos induzidos pela descarga accidental de óleos e lubrificantes da maquinaria utilizada e efluentes dos estaleiros podendo o impacto negativo significativo. Contudo se cumpridas as medidas de minimização adequadas poderá ser minimizado, sendo o seu efeito bastante reduzido.

O traçado proposto para o sub-lanço Junqueira/Pocinho, tendo em conta as características do território afectado, na componente sistemas fluviais-recursos hídricos subterrâneos, será indutor de impactos negativos significativos, com especial significância no atravessamento do Douro (Albufeira da Valeira).

6.5. RUÍDO

A caracterização acústica da área de influência do projecto foi efectuada com base nos resultados de medições de ruído ambiente, efectuadas em 12 locais situados na envolvente das Variantes em estudo.

Na ausência de classificação acústica nos municípios atravessados (Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa), os corredores em estudo foram considerados como zona mista para efeitos de avaliação.

De acordo com a informação apresentada, pode-se concluir que, na situação actual, o ambiente sonoro se apresenta, de um modo geral, moderadamente perturbado, com valores de LAeq no período diurno entre 50 e 62 e no período nocturno entre 46 e 56 dB(A). Existe, no entanto, uma situação em que os níveis de ruído ambiente superam já os limites fixados para zonas mistas, nomeadamente junto ao nó da Portela, com valores de 66 e 61 dB(A) para os períodos diurno e nocturno, respectivamente.

Em termos de impactos, na fase de construção, a avaliação foi efectuada de forma qualitativa, prevendo-se que os níveis de ruído gerados serão superiores a 55 dB(A) num raio de 250m a partir da frente de obra.

Na fase de exploração, a avaliação de impactos foi realizada com base nos valores de LAeq resultantes (soma dos valores previstos com os medidos) determinados para o ano intermédio, 2021, para dois períodos de referência: diurno e nocturno.

A análise efectuada permitiu identificar os locais em que ocorrerão situações de incumprimento dos valores limite fixados para zona mista, bem como da Regra de Boas Práticas, isto é com diferenças entre os valores de LAeq com e sem projecto superiores a 12 dB(A).

No Quadro seguinte listam-se os locais que se destacam como os mais gravosos, em termos de ultrapassagem dos valores limite legislados. De salientar que os locais identificados se situam entre os km 0+000 e km 10+500 da Variante A, isto é antes da origem das Alternativas B e C. Os valores apresentados referem-se ao período nocturno, no ano intermédio, 2021.

• LOCALIZAÇÃO		• LAeq DB(A)	• ΔVL
pk	Aglomerado		
0+900	Habitações isoladas	63	8
1+200	Carriça do Roque Quinta do Zimbri Vila Valentina	63	8
5+670-5+970	Quinta da Silveira	61	6
5+900-6+000	Quinta da Portela	62	7

ΔVL - atenuação necessária ao cumprimento do valor limite fixado para zona mista.

No Quadro seguinte apresentam-se as situações de incumprimento da Regra de Boas Práticas para cada uma das Variantes, para o ano intermédio 2021, no período nocturno.

VARIANTES	• LOCALIZAÇÃO		• L _{AEQ} DB(A)	• RBP
	pk	Aglomerado		
A	16+220- 16+395	Cortes de Veiga	57	13
	15+250	Quinta do Campo	57	6*
A+B	3+600 (B)	Algumas habitações	48	3
	5+100 (B)	Senhora da Veiga	55	8

RBP - atenuação necessária ao cumprimento da Regra de Boas Práticas;

*Valor relativo ao período diurno.

Em termos de análise comparativa de soluções de traçado, uma vez que o número de receptores na envolvente das Variantes em estudo é muito reduzido, não existem diferenças significativas relativamente aos impactos sobre o ambiente sonoro de cada uma delas. Tendo como base o número de incumprimentos e a magnitude dos diferenciais relativamente aos valores limite e à Regra de Boas Práticas, pode no entanto afirmar-se que o traçado da Variante A+C+B constitui a alternativa menos desfavorável, a que se segue a Variante A+B e por último a Variante A que constitui a alternativa mais desfavorável do ponto de vista do ruído.

No que se refere às medidas de minimização, o EIA prevê a instalação de um pavimento com características de absorção acústica (betume modificado com borracha) e a implantação de barreiras sonoras, ou apenas a adopção destas últimas, nas situações em que a atenuação conferida pelo pavimento não é suficiente para garantir o cumprimento da legislação e da Regra de Boas Práticas.

Neste contexto há, no entanto, a salientar que com a entrada em vigor do novo Regulamento Geral de Ruído (RGR), aprovado pelo Decreto-Lei 9/20007 de 17 de Janeiro, nas zonas sem classificação acústica os valores limite são agora de 63 e 53 dB(A) para os indicadores L_{den} e L_n, respectivamente. Assim, o dimensionamento das medidas de minimização deverá ter em conta os novos indicadores e valores limite fixados pelo RGR, privilegiando-se sempre, além disso, as medidas de redução na fonte, isto é a instalação de pavimento com características de absorção acústica.

A Regra de Boas Práticas, considerando o L_n como o indicador mais relevante, e sempre que tecnicamente possível, deverá também ser tida em conta para o estabelecimento das medidas mais adequadas.

6.6. COMPONENTE BIOLÓGICA

Em termos de áreas classificadas, o projecto não se localiza em nenhuma Área Sensível, não se verificando nenhuma interferência dos traçados em análise com áreas classificadas de protecção e conservação da natureza.

A caracterização da situação de referência, segundo o EIA, "foi efectuada com base na cartografia de ocupação do solo disponível para a área de implementação do projecto, tendo sido cartografados os principais biótopos encontrados e efectuada prospecção de campo por forma a corrigir/confirmar as bases cartográficas. (...) A inventariação da flora e fauna da região, realizou-se com o recurso a atlas de distribuição de espécies e a estudos realizados na mesma área, tendo sido efectuada uma prospecção de campo e recolhidos dados de presença/ausência de espécies, recorrendo igualmente à cartografia produzida pelo ICN no âmbito do Plano acima referido".

Relativamente à comunidade faunística, segundo o EIA, foram inventariadas, para a área de estudo, 17 espécies de peixes, 12 espécies de anfíbios, 19 espécies de répteis, 118 espécies de aves e 47 espécies de mamíferos, num total de 213 espécies de vertebrados.

Os impactes sobre os habitats que atravessam ou rodeiam a via em análise, segundo o EIA, estão associados à sua perturbação e degradação devido ao tráfego automóvel e à sua maior acessibilidade (e consequente humanização). Na flora e vegetação estes impactes decorrem de alterações fisiológicas e do bloqueio das estruturas de activação biofísica (corredores ecológicos).

No que se refere à fauna, de acordo com o referido no EIA, um dos principais impactes será o efeito de corte que a via vai ter sobre a fauna, constituindo uma barreira entre locais de reprodução, alimentação e abrigo, mas também o atropelamento e colisão. No entanto, considerando os restabelecimentos previstos no projecto, principalmente os viadutos e algumas das estruturas hidráulicas, a probabilidade de ocorrer o impacto é bastante reduzida.

6.7. COMPONENTE SOCIAL

Sendo a sub-região do Douro a segunda maior área, equivalendo a cerca de 19% do total ocupado pela Região do Norte, já no que à população residente diz respeito, corresponde apenas a 6% da população total residente na Região do Norte de Portugal, passando, neste campo a ocupar a sub-região com menor população residente, bem como a menor densidade populacional. De notar também que a sub-região, bem como os concelhos em análise – Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo – registaram, no período 1991-2001, decréscimos populacionais.

Sobre as actividades económicas predominantes na região, sub-região e nos concelhos em estudo verifica-se um claro predomínio de sociedades pertencentes ao sector terciário, seguido do secundário e por fim o primário. A maioria da população desempregada residente nos concelhos em análise possuía estudos ao nível do 1º Ciclo do Ensino Básico.

Sobre a mobilidade populacional da área em estudo, importa referir que em 2001 a população residente, empregada ou estudante nos concelhos em análise, trabalhava ou estudava na mesma freguesia de residência. Aliás, nos concelhos em estudo, tal como na região e sub-região, a grande maioria da população empregada ou estudante demorava cerca de 15 minutos nas suas deslocações para o local de trabalho ou estudo, uma pequena parcela que demora entre 16 a 30 minutos para além de um grupo da população residente, designadamente, cerca de 9% em Moncorvo e 7% em Vila Nova de Foz Côa que não despendem qualquer tempo nas deslocações pendulares. No referente à escolha modal concelhia, em 2001, cerca de 44% dos residentes concelhios deslocava-se a pé, aproximadamente 40 % de automóvel ligeiro particular e cerca de 11% de autocarro.

No referente às habitações, ao património cultural e infra-estruturas existentes ao longo do corredor em apreço, afectadas directamente ou por proximidade, importa salientar:

- A Variante A desde o seu início até ao km 5+200, interfere directamente, pelo km 1+350, com 2 habitações em ruínas integradas na Vila Valentina e por proximidade com afastamentos entre os 12 m e os 95 m, com um edifício fabril, Quinta do Zimbro (2 habitações), Quinta da Terrincha (algumas habitações) para além de outras 4 habitações;

A partir do km 5+500 o traçado da Variante A contorna a Quinta da Silveira, a nascente, até ao Nó da Horta da Vilariça, ao km 6+000, com grande ocupação de terrenos e afectação de um barracão e de quintas existentes e/ou habitações, a saber, a Quinta da Silveira (5 habitações), Senhora da Conceição (1 habitação e 1 capela) e Quinta da Portela (1 habitação e 1 capela).

Posteriormente, pelo km 7+735 até ao km 8+830 são afectadas 2 habitações, 1 habitação da Quinta da Alfarela e 3 habitações de Rego da Barca.

Do km 11+300 ao km 16+600 são afectadas mais habitações incluídas em Rego da Barca (km 11+300), 2 habitações e 1 capela da Quinta das Bandeiras (km 12+300 e km 12+360), na Quinta da Bela Vista (km 16+300) 2 habitações e algumas ruínas, 1 cemitério (km 16+500) e mais 4 habitações (km 15+200, km 15+900 e 16+600).

- A Variante B com início no km 10+421,66 da Variante A prolonga-se até ao ponto final do presente troço em estudo do IP2, numa extensão de 7,95 km, passando nas proximidades da capela da Senhora da Veiga, interferindo com algumas habitações da Sra. da Veiga. Da visita ao local foi possível constatar a interferência directa em terrenos pertencentes à própria Quinta de Vale Meão e pela grande proximidade da via à propriedade, numa zona muito pacata onde impera a produção vinícola e o olival. De salientar que todo o Cabeço de Meão integra um enorme valor patrimonial e histórico, constituindo uma unidade territorial e cultural de referência, englobando a Quinta do Vale Meão e todo o território envolvente propriedade da Quinta. Já o vinho aqui produzido atinge dimensão internacional estando incluído e premiado como um vinho de elevada qualidade!
- A Variante C com apenas 3,1 km de extensão, tem início ao km 14+252,30 da Variante A e terminando cerca do km 6+500 da Variante B. Ao km 1+750, o traçado desenvolve-se, em túnel, nas proximidades da Capela da Senhora da Veiga interferindo também com algumas habitações.

Em termos de impactes, face à situação de ausência de intervenção prevê-se que não se cumprirão os principais objectivos deste projecto, designadamente, *"perda de oportunidade significativa de melhoria da rede viária e das acessibilidades"*, contribuindo-se, assim, para a *"sucessiva desertificação que esta região tem vindo a sofrer"*.

Todavia, esta é uma questão delicada uma vez que sobre esta infraestrutura é posto em causa o seu objectivo, nos termos em que é apresentada esta proposta de realização de uma nova infraestrutura a par da existente, que apresenta boas características de circulação e com níveis de serviço que, embora com algumas eventuais melhorias de traçado, cumpre de modo satisfatório com as suas funções.

Salienta-se que as soluções em avaliação são apresentadas com recurso a grandes intervenções numa paisagem considerada *"paisagem cultural evolutiva viva"*, classificada pela UNESCO como Património da Humanidade, pelo que toda e qualquer acção promoverá impactes negativos significativos e irreversíveis.

Aliás, neste contexto importa salientar o parecer emitido em sede de consulta pública, pela Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa, onde refere que *"a) a travessia do Rio Douro, em qualquer das três hipóteses postas à consideração é indesejável, tendo em conta a agressão paisagística que contém em território classificado como Património Mundial; b) A agressão à paisagem e às quintas Vitivinícolas no Vale da Vila já é suficientemente gravosa para que se deixem de contemplar outras hipóteses, ao menos na travessia do Rio Douro"*. Na sequência é apresentada uma *"hipótese de travessia que se assegura viável e minimizadora dos referidos impactos negativos"*, hipótese entretanto remetida pela autarquia ao Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, em 20.09.2007.

Dos cerca de 17,805 km de extensão da Variante A, aproximadamente 4 km correspondem a obras de arte, designadamente viadutos (23%), a que acrescem 13 passagens agrícolas. A Variante B apresenta 3287 metros de viadutos e túneis, para além de taludes de grandes dimensões o que conjugado com o troço comum inicial da Variante A corresponde a cerca de 4 km e também 13 passagens agrícolas. A Variante C em conjugação com a A e a B induz na construção de cerca de 3876 metros de viadutos e túneis, portanto, equivalente às restantes opções. O viaduto para atravessamento do Rio Douro, na Variante A, V A4 Ponte do Rio Douro, tem 2 km de extensão.

De salientar que o Alto Douro Vinhateiro constitui o contínuo mais representativo e melhor conservado da Região Demarcada do Douro, a mais antiga região vitícola demarcada e regulamentada do mundo para além do facto, do Douro ser considerado Património Mundial da Humanidade, classificação atribuída pela UNESCO.

Na fase de construção, ao nível regional e concelhio, os impactes decorrem da afectação das acessibilidades, da rede viária e da segurança rodoviária, dado que certas vias serão sobrecarregadas pelo trânsito de veículos associados à obra, constituindo, assim, um impacte negativo, temporário, directo e significativo.

Ao nível da economia e emprego, a fase de construção corresponderá a um aumento temporário dos postos de trabalho na indústria da construção, considerado como impacte positivo, directo, temporário e significativo.

Ao nível local, para além dos impactes associados a potenciais acidentes de trabalho, salientam-se as expropriações associadas a demolições e afectações em habitações e terrenos, com particular ressalva de atravessamentos de propriedades agro-pecuárias que envolvem danos directos nos proprietários.

Os impactes decorrentes da proximidade à obra implicam alterações na qualidade da paisagem bem como alterações provocadas pelos factores de poluição, designadamente, produção de poeiras, vibrações e ruído, com todas as implicações gravosas em terrenos de elevada qualidade e aptidão agrícola, onde o recurso a métodos tradicionais e a certificação de qualidade dos produtos aí desenvolvidos é uma realidade em ascensão pelo que a forte interferência de uma estrada nas proximidades poderá ter consequências desastrosas para a economia local.

Importa acrescentar, aos impactes identificados decorrentes da proximidade à obra, as afectações em habitações e terrenos de aptidão agrícola, a afectação de terrenos integrantes dos perímetros de quintas produtoras de vinho e azeite, características desta região, que deste modo serão fraccionadas pela existência de uma nova via, a par da existente.

Assim, em termos de afectações directas, a Quinta da Alfarela é a única quinta identificada no EIA que será atravessada por todas as soluções propostas. Do ponto de vista dos impactes provocados pela proximidade desta infra-estrutura rodoviária são relevantes e significativas as afectações, quer em habitações quer nos terrenos com explorações agrícolas quer no conjunto da zona afectada, dado o potencial agrícola associado à exploração de vinho, quer por se tratar de uma intervenção significativa numa zona classificada e, portanto, que deverá ser protegida.

Sobre esta questão importa salientar o facto de estarmos perante uma infraestrutura de grande envergadura, tanto mais se se atender à fragilidade da zona em análise, reconhecida internacionalmente.

Relativamente à fase de exploração, são apontados no estudo, impactes positivos relacionados com a importância deste projecto na continuidade, para sul, do lanço entre Vale Benfeito e a Junqueira, contribuindo para o ordenamento do tráfego e descongestionamento das vias de penetração norte / sul, ao mesmo tempo que aproximam as populações através de redução dos tempos e custos médios de percurso, considerando como impacte positivo, directo e muito significativo, decorrentes da melhoria das condições de mobilidade. Também são apontados como impactes positivos a influência directa do projecto na optimização da mobilidade com consequente vantagem para a economia local, designadamente, no potenciar as condições de transporte, consequente melhoria de exploração dos recursos culturais e patrimoniais locais.

Ao nível demográfico prevê-se que com a implementação deste projecto e consequente melhoria de acessibilidades, induzam a promoção do crescimento populacional com aumento da fixação da população nas freguesias afectas ao projecto, particularmente na envolvente dos nós projectados (Nó

da Junqueira, Nó da Portela, Nó da Barragem do Baixo Sabor, Nó de Torre de Moncorvo e Nó do Pocinho) o que será considerado como impacte positivo, indirectos e significativos.

Contudo, os impactes agora elencados, referidos no EIA, são de natureza pouco objectiva dado que os mesmos poderiam ser obtidos com a beneficiação da via existente.

Ao nível local, de realçar os impactes negativos provocados pela proximidade à via resultantes de expropriações constituindo, neste caso, impacte muito significativo quando os proprietários lesados demonstrarem que o recurso à exploração agrícola constitui fonte de sustento ou revela ser um forte contributo para essa situação de sustento. Esta questão assume particular importância se atendermos ao facto de estarmos perante quintas de produção com recurso a métodos e técnicas artesanais, apostando na qualidade, com projecção e reconhecimento de âmbito nacional e internacional, como é o caso do Vinho do Porto, em geral, e de algumas castas que produzem vinhos da mais alta qualidade, em particular.

Poderão ser considerados impactes negativos significativos os impactes provocados pelas alterações à qualidade do ambiente dada a proximidade à via, resultantes da circulação de tráfego, designadamente, por ruído e poluição atmosférica, tanto mais se tivermos em conta que se trata de uma "duplicação" de vias naquela zona.

É referido no EIA que as modificações na paisagem resultantes da implementação do projecto constituem impacte considerado positivo caso a atitude em relação à mudança seja positiva ou negativo no caso contrário. Contudo, nesta situação é reduzida a questão do impacte paisagístico à atitude face à construção da via, não sendo considerado o real impacte nos elementos constituintes e reconhecidos desta unidade paisagística. A este propósito e no contexto social da afectação da paisagem, uma riqueza da área em apreço, importa salientar os manifestos contra esta proposta de intervenção, apresentados em sede de consulta pública, por vários proprietários de quintas localizadas nesta zona, quer ainda pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, pelo Turismo de Portugal, pela Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa, pela Casa Agrícola Reboredo Madeira, SA, todas no sentido de repúdio contra esta intervenção uma vez que *"as alternativas sugeridas pelo EIA apresentam um impacte de tal maneira negativo para a Região que anula todos os aspectos positivos referidos no estudo"*.

Os impactes provocados pela proximidade à via, identificados na fase de construção, mantêm-se na fase de exploração. Particular relevância para a afectação da Quinta da Alfarela que será directamente afectada, de modo irreversível. Assim, também serão alvos de impactes negativos, na fase de exploração do projecto, nas soluções em análise, para qualquer das soluções de variantes em análise, as edificações: Quinta da Silveira, Quinta da Portela. A Quinta da Bandeira apenas será afectada no caso das variantes A e variante A+B+C. Assim, as afectações em edificações na fase de exploração são:

- Para a opção Variante A, para além da Quinta da Silveira, Quinta da Portela, Quinta da Bandeira, são ainda afectadas 7 habitações e 2 capelas.
- Para a opção que conjuga as variantes A + B, para além da Quinta da Silveira, Quinta da Portela, são ainda afectadas 5 habitações, 2 capelas e 1 igreja.
- Para a opção que conjuga as variantes A + B + C, para além da Quinta da Silveira, Quinta da Portela, Quinta da Bandeira, são ainda afectadas 5 habitações e 2 capelas.

As afectações de vias, na fase de exploração, afiguram-se também configurar impactes significativos para a população, caso não sejam devidamente acautelados os respectivos restabelecimentos. Todavia, apesar dos restabelecimentos previstos, podem ser considerados como impactes negativos, muito significativos, as situações que induzem em alterações de forma muito significativa nos padrões

parcialmente à zona alargada de protecção da concessão de água mineral natural HM0050000 “Águas de Bem Saúde”.

No que se refere ao Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território Alto Douro Vinhateiro (PIOTADV), de acordo com a análise da cartografia do PIOTADV (Ratificado pela RCM n.º 150/2003, de 22 de Setembro), constata-se que as áreas afectadas se encontram todas no concelho de Vila Nova de Foz Côa.

Indicam-se no quadro seguinte, para cada um dos traçados em avaliação, as áreas indicadas na carta de ordenamento:

Variante A	Variante B	Variante C
Área de Salvaguarda Estrita: Reserva Agrícola Nacional (RAN)	Área de Salvaguarda Estrita: Reserva Agrícola Nacional (RAN)	Área Rural: Uso Agrícola e (ou) florestal
Área de Salvaguarda Estrita: Reserva Ecológica Nacional (REN)	Área de Salvaguarda Estrita: Reserva Ecológica Nacional (REN)	

O EIA indica as áreas de RAN e REN que serão afectadas, em cada uma das variantes, que se indicam no quadro em baixo, contudo, não são indicadas as áreas correspondentes aos leitos dos cursos de água.

Variante A

Tipologia Afectada (localização ao km)		Área (ha)
RAN		7,72
REN	Albufeira da Valeira (km 12+000-16+000)	2,04
	Áreas com risco de erosão (km inicial a km 2+000; km 5+000 a km 6+000; km 8+000 a 9+000; km 10+000 a km 13+000)	5,15
	Áreas de máxima infiltração (km inicial a km 6+000; km 7+000 a km 8+000; km 10+000 a km 11+000; km 14+000 a km final)	36,41
	Faixa de protecção às albufeiras-50m (km 12+000 a km 13+000; km 14+000 a km 16+000)	2,06
	Zonas ameaçadas pelas cheias (km 4+000 a km 6+000; km 7+000 a km 8+000; km 12+000 a km 13+000; km 15+000 a km 16+000)	6,15
	Leitos dos cursos de água (totalidade do traçado)	-

Variante A + Variante B

Tipologia Afectada		Área (ha)
RAN		3,51
REN	Albufeira da Valeira (km inicial a km 1+000)	0,12
	Áreas com risco de erosão (km inicial a-km 6+000)	17,09

de mobilidade com consequentes impactes significativos sobre a qualidade de vida das populações e das redes sociais existentes.

Também importa salientar o efeito de barreira tanto mais que se mantém a actual estrada existente, ao que acresce o efeito de fraccionamento das propriedades, o que no caso presente assume particular relevância no contexto das explorações vinícolas características desta zona do Douro.

Em termos de avaliação das Soluções e Alternativas, a avaliação comparativa das opções relacionadas em cada alternativa, conforme apresentada no EIA refere *“ao nível psicossocial as três soluções em estudo não diferem significativamente entre si”*, sendo, contudo, apontado como preferencial a solução que envolve a variante A + B como aquela que *“surge como ligeiramente mais favorável comparativamente às restantes”*.

Da análise efectuada considerando o referido no EIA e o anteriormente exposto, não se concorda com a solução anteriormente apontada uma vez que julga-se que a solução que envolve a variante A será a que apresenta menores impactes.

Todavia, ao nível dos impactes identificados e associados às diferentes alternativas, no âmbito do descritor sócio-economia considera-se, pelas razões expostas, que nenhuma das alternativas é favorável uma vez que as 3 alternativas apresentam um conjunto de impactes bastante negativos e de carácter irreversível.

No que se refere às medidas de minimização apresentadas no EIA, considera-se que são suficientes para minimizar os impactes previstos no EIA associados à implementação da obra.

Todavia, importa referir que o conjunto de impactes negativos identificados no estudo é omissivo no referente aos reais impactes verificados no troço em apreço, identificados quer da visita ao local quer pelos manifestos apresentados em sede de consulta pública.

Assim, por se considerarem outros impactes negativos, significativos, por afectação da paisagem desta área protegida, de habitações e quintas, pelo aumento dos níveis de poluição atmosférica e sonora, pelo efeito barreira que condiciona de modo irreversível o desenvolvimento da actividade económica da paisagem e da economia do vinho, dominante desta região, a produção vitivinícola e o próprio turismo com consequências na população e no desenvolvimento das actividades económicas, considera-se que os impactes identificados não são minimizáveis.

6.8. PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

A albufeira da Valeira encontra-se classificada como sendo de utilização livre, encontrando-se em fase de decisão a elaboração do seu Plano de Ordenamento, que abrange a zona de protecção faixa de 500 m a contar do Nível de Pleno Armazenamento (NPA) e o plano de água. Refere-se ainda a zona reservada com uma largura de 50 m a partir do NPA, *“...na qual não serão permitidas quais quer construções que não sejam de apoio à utilização dessas albufeiras...”* conforme estipulado no ponto 4 do Artº 7 do Decreto Regulamentar nº 2/88 de 20 de Janeiro.

Tal como é referido no estudo, na sua página III.2, *“(...) Na zona de desenvolvimento do projecto verifica-se também a existência da captação de água mineral natural HM5, “Águas de Bem Saúde”, localizada no concelho de Vila Flor, sendo interceptada a Zona alargada de Protecção, no início das Variantes alternativas do IP2, lanço Junqueira/Pocinho. (...)”*. Esta zona de protecção foi aprovada pela Portaria n.º 77/97, de 31 de Janeiro.

Da afectação da zona de protecção alargada verifica-se o incumprimento do Artº 42º e 44º do Decreto-Lei nº 90/90, de 16 de Março.

De acordo com o parecer da DGEG, que se anexa, o traçado intersecta a área de prospecção e pesquisa “Kernow Mining Portugal, Sociedade Unipessoal, Lda. – PP-DM-111 (Urânio) e sobrepoõe-se

Áreas de máxima infiltração (km inicial a km 1+000; km 7+000 a km final)	27,00
Faixa de protecção às albufeiras-50m (km inicial a km 2+000)	0,12
Zonas ameaçadas pelas cheias (km inicial a km 1+000)	5,90
Leitos dos cursos de água (km inicial a km 2+000; km 7+000 a km final)	-

Variante A + Variante C + Variante B

Tipologia Afectada		Área (ha)
RAN		3,03
REN	Albufeira da Valeira(km inicial a km 1+000)	2,14
	Áreas com risco de erosão (km 1+000 a km 2+000)	7,72
	Áreas de máxima infiltração (km inicial a km 2+000)	29,27
	Faixa de protecção às albufeiras-50m (km inicial a km 2+000)	1,20
	Zonas ameaçadas pelas cheias (km inicial a km 1+000)	5,90
	Leitos dos cursos de água (km inicial a km 1+000)	-

Da análise das áreas afectadas constata-se que em termos de RAN a solução que se apresenta como menos desfavorável é claramente a solução A + C +B.

No que concerne a afectação das áreas da REN, uma vez que nos valores apresentados não é discriminado se esses valores incluem as áreas de viaduto/túnel e/ou a sobreposição de vários sistemas, a solução que se nos afigura como a menos desfavorável é a solução A + B.

Em termos de volumes de terra associados às variantes considera-se que a solução mais equilibrada será a Variante A.

No que se refere ao enquadramento no PDM, da análise do PDM de Torre de Moncorvo (Ratificado pela RCM n.º 24/95, de 23 de Março) e Vila Nova de Foz Côa (Ratificado pela RCM n.º 2/95, de 13 de Janeiro), indicam-se no quadro a seguir as afectações ocorridas:

Tipologia afectada		Soluções de traçado (km)
Planta de Condicionantes – Servidões e Restrições de Utilidade Pública	Reserva Agrícola Nacional (RAN)	<u>Variante A</u> Km inicial a km 2+000 Km 15+000 a km 18+000 <u>Variante B</u> Km 6+000 a km final
	Reserva Ecológica Nacional (REN)	<u>Variante A</u> Km inicial a km 6+000 Km 7+000 a km final <u>Variante B</u> Km inicial a km 6+000 Km 7+000 a km final <u>Variante C</u> Km inicial a km 2+000
	Rede Rodoviária [EN220 e EN215 (Faixa de protecção "non aedificandi" de 20m para cada lado do eixo da via)]	<u>Variante A</u> Km inicial a km 1+000

	Rede Rodoviária [IP2 e EN102 (Faixa de protecção "non aedificandi" de 50m para cada lado do eixo da via)]	<u>Variante A</u> Km inicial a km 11+000 Km 12+000 a km 15+000 <u>Variante B</u> Km inicial a km 1+000 <u>Variante C</u> Km inicial a km 1+000
	Domínio Hídrico: Leitos dos cursos de águas não navegáveis nem fluviáveis e suas margens (com a largura de 10m)	<u>Variante A</u> Km inicial a km 5+000 Km 6+000 a km 7+000 Km 8+000 a km 16+000 <u>Variante C</u> Km inicial a km 1+000
	Domínio Público Hídrico (Albufeiras do Pocinho e da Valeira (cotas de NPA 126 e 105m respectivamente)	<u>Variante A</u> Km 15+000 a km 16+000 <u>Variante B</u> Km 1+000 a km 2+000 <u>Variante C</u> Km 1+000 a km 2+000
	Património classificado ou em vias de classificação (Derruida ou Vila Velha de S. Cruz da Vilarça)	<u>Variante A</u> Km 6+000 a km 7+000
	Zona de protecção das albufeiras da Valeira e Pocinho (500m a partir do NPA)	<u>Variante A</u> Km 7+000 a km 16+000 <u>Variante B</u> Km inicial a km 2+000 <u>Variante C</u> Km inicial a km 1+000
	Zona reservada das albufeiras da Valeira e Pocinho (50m adjacentes ao NPA)	<u>Variante A</u> Km 13+000 a km 16+000 <u>Variante B</u> Km inicial a km 2+000 <u>Variante C</u> Km inicial a km 1+000
	Rede eléctrica (Linhas eléctricas de alta tensão (> 60Kv))	<u>Variante A</u> Km 8+000 a km 11+000 Km 12+000 a km 16+000 <u>Variante C</u> Km inicial a km 1+000
	Vizinhança de Vias Rodoviárias (IP2 – Estudo Prévio – D.L. 64/83 de 3/2 (200m))	<u>Variante A</u> Km 15+000 a km final <u>Variante B</u> Km 7+000 a km final
	Vizinhança de Linhas de Alta e Média Tensão (D.L. 466/76 de 5/6 (corredor de 15m))	<u>Variante A</u> Km 15+000 a km final <u>Variante B</u> Km 7+000 a km final
	Vizinhança de Vias Ferroviárias (D.L. 39760 de 21/08/51 (1.5m))	<u>Variante A</u> Km 16+000 a km 17+000 <u>Variante B</u> Km 6+000 a km 7+000 <u>Variante C</u> Km 2+000 a km final
Planta de Ordenamento – Classificação e Qualificação do Uso do Solo	Tipologia afectada	Soluções de traçado (km)
	Espaços agrícolas (RAN + Áreas agrícolas não incluídas na RAN)	<u>Variante A</u> Km inicial a km 1+000
	Espaços Agrícolas (Áreas Agrícolas não Incluídas na RAN)	<u>Variante A</u> Km 3+000 a km 4+000 Km 6+000 a km 16+000 <u>Variante B</u> Km inicial a km 2+000 <u>Variante C</u> Km inicial a km 1+000
	Áreas não incluídas em espaços específicos (REN)	<u>Variante A</u> Km inicial a km 2+000 Km 3+000 a km 4+000 Km 8+000 a km 16+000 <u>Variante B</u> Km inicial a km 2+000 <u>Variante C</u> Km inicial a km 2+000

Áreas não incluídas em espaços específicos (REN + Áreas de Valores Arqueológicos)	<u>Variante A</u> Km 2+000 a km 3+000 Km 4+000 a km 6+000
Áreas não incluídas em espaços específicos (Áreas de Valores Arqueológicos)	<u>Variante A</u> Km 6+000 a 8+000
Área Rural (Uso Agrícola e (ou) Florestal)	<u>Variante B</u> Km 1+000 a km 7+000 <u>Variante C</u> Km 1+000 a km final
Espaços Naturais (Áreas florestais a proteger)	<u>Variante A</u> Km inicial a km 3+000 Km 4+000 a km 6+000 Km 13+000 a km 15+000
Espaços Florestais (Áreas de Utilização Múltipla)	<u>Variante A</u> Km 6+000 a km 12+000 <u>Variante B</u> Km inicial a km 1+000
Espaços Canais (Rodovias – âmbito nacional – outras estradas existentes)	<u>Variante A</u> Km inicial a km 1+000 Km 6+000 a km 8+000 Km 9+000 a km 11+000 Km 13+000 a km 16+000 <u>Variante B</u> Km inicial a km 1+000 <u>Variante C</u> Km inicial a km 1+000
Espaços Canais [Rodovias (Âmbito Nacional (Outras Estradas – Existente e – Proposto))]	<u>Variante A</u> Km 14+000 a km 15+000
Espaços Canais [Rodovias (Âmbito Nacional (Outras Estradas – Proposto))]	<u>Variante A</u> Km 15+000 a km 16+000
REN, Áreas de valores arqueológicos e Áreas agrícolas não incluídas na RAN	<u>Variante A</u> Km 7+000 a km 8+000
Área de Salvaguarda Estrita (Reserva Agrícola Nacional + Reserva Ecológica Nacional)	<u>Variante A</u> Km 15+000 a km 17+000 <u>Variante B</u> Km 7+000 a km final
Área de Salvaguarda Estrita (Reserva Ecológica Nacional)	<u>Variante B</u> Km 1+000 a km 7+000
Área de Salvaguarda Estrita (Reserva Agrícola Nacional + Área a integrar na RAN + Reserva Ecológica Nacional)	<u>Variante A</u> Km 17+000 a km final
Rede Eléctrica e de Telecomunicações (Linhas de Alta Tensão (AT))	<u>Variante A</u> Km 17+000 a km final <u>Variante B</u> Km 6+000 a km final <u>Variante C</u> Km 2+000 a km final
Rede Ferroviária (Caminho de Ferro)	<u>Variante A</u> Km 16+000 a km 17+000 <u>Variante B</u> Km 6+000 a km 7+000 <u>Variante C</u> Km 2+000 a km final
Rede Hidrográfica (Rios e Ribeiros)	<u>Variante B</u> Km 7+000 a km final

Quanto ao Regime de Uso e Ocupação, no concelho de Torre de Moncorvo, no que se refere às áreas de RAN e REN é aplicável o seu regime legal em vigor, de acordo com os artigos 29.º e 47.º, respectivamente.

Relativamente às áreas agrícolas não incluídas na Reserva Agrícola Nacional, de acordo com o Artigo 31.º - Nestas áreas, de acordo com o estipulado como uso e actividade permitida, é definido que não é permitido o fraccionamento em parcelas de área inferior à unidade mínima de cultura legalmente fixada, devendo ser garantidos os níveis mínimos de aproveitamento do solo, abrange esta estipulação todo o terreno contíguo pertencente ao mesmo proprietário.

Pelo artigo 32.º, e para as áreas referidas, a execução e a manutenção de todas as infra-estruturas necessárias à construção nestas áreas ficam a cargo dos interessados, podendo constituir motivo de inviabilização da construção a impossibilidade ou inconveniência da execução de soluções individuais para as infra-estruturas.

Quanto às áreas de utilização múltipla, segundo o Artigo 38.º - Nestas áreas não são permitidas obras ou acções que impliquem a destruição da vegetação arbórea existente e a alteração do relevo natural, excepto quando decorrentes da execução de projectos devidamente aprovados.

Relativamente às áreas florestais a proteger o Artigo 41.º refere que nestas áreas não são permitidos movimentos de terra que conduzam à alteração do relevo natural e das camadas superficiais do solo, excepto no que respeita às acções correspondentes ao constante no artigo 42.º. Refere-se este artigo à edificabilidade e do qual se extrai o seguinte:

“Admitem-se as obras inerentes a construções integradas em projectos turísticos e equipamentos públicos ou privados de interesse municipal, desde que se verifique cumulativamente, que:

a) A destruição do coberto vegetal se limite ao estritamente necessário à implantação das construções e demais equipamentos; (...).”

Pese embora o que está em causa seja uma construção de uma infra-estrutura, para a qual o regime é omissivo relativamente a esta classe de espaços, é do nosso entendimento que a via deverá ter em conta a alínea a), ou seja, deverá limitar-se estritamente ao necessário.

Quanto às áreas de valores arqueológicos, de acordo com o Artigo 49.º - Nestas áreas não são permitidas quaisquer acções que prejudiquem o desenvolvimento das pesquisas em curso ou a levar a efeito ou que contribuam para a delapidação e degradação do património existente. Qualquer uso ou actividade a levar a efeito nestas áreas será previamente sujeito a parecer do IPPAR, quando se trate de áreas classificadas, e de uma comissão de estética e arqueologia a instituir pela Câmara Municipal.

Em termos de Disposições Finais, de acordo com o artigo 53.º, referente aos acertos e rectificação de classes e categorias, a transposição de qualquer parcela para uma classe ou categoria de espaço distinta daquela que lhe está consignada na planta de ordenamento só poderá processar-se por meio de um dos seguintes instrumentos: a) Revisão do Plano Director Municipal de Torre de Moncorvo (PDMTM); b) Planos de urbanização e planos de pormenor, previstos ou não no PDMTM, depois de aprovados e publicados, nos termos da legislação em vigor; c) Ajustamento de pormenor nos limites entre espaços, desde que por razões de cadastro da propriedade ou necessidade de referência a elementos físicos de fácil identificação e com carácter imutável e cartograficamente de difícil leitura.

Relativamente ao concelho de Vila Nova de Foz Côa, em termos de Regime de Uso e Ocupação, a Área Rural (Artigo 30.º a 36.º), de acordo com o Artigo 35.º (Vias e infra-estruturas) – Toda e qualquer cedência de terrenos para abertura de novas vias ou alargamento e rectificação das existentes não é constitutiva de direitos de construção.

O regime apresenta-se mais virado para uma apreciação em termos de edificação, relativamente à execução de uma via propriamente dita é omissivo.

No que se refere à Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional, nestas áreas é aplicável a legislação legal em vigor.

Em termos de Disposições Complementares – Outras Servidões, de acordo com o artigo 43.º serão observadas todas as demais protecções e servidões constantes na legislação em vigor.

Em termos de PDM considera-se que não há qualquer impedimento à execução da via, sendo claramente a Variante A a menos desfavorável, uma vez que aproveita ou se aproxima, sempre que possível, do espaço canal previsto para o efeito.

Relativamente aos impactes, no que concerne os solos da RAN e da REN, na fase de construção, o estudo considera como principais impactes a(s):

- *“Movimentações de terras, decorrentes da desmatção, decapagem e terraplanagens com afectação de solos da REN e RAN pelas actividades inerentes à fase de instalação de equipamentos e infra-estruturas;”*
- *“Afectação das linhas de água referenciadas anteriormente pelos trabalhos afectos às obras (nomeadamente emissão de poeiras).”*

Na fase de exploração, o EIA refere que “(...) os principais impactes dizem respeito à contaminação dos terrenos envolventes à via rodoviária pela deposição das emissões atmosféricas originadas pelo tráfego ou pelo fluxo de águas de escorrência da via.”

No que concerne o descritor Planeamento e Gestão do Território propriamente dito, destacam-se os impactes decorrentes de:

- Alteração do uso previsto ao nível do Ordenamento do Território;
- Afectação de áreas associadas a restrições de utilidade pública;
- Alterações no uso do solo e no ordenamento previsto, resultante do aumento da pressão urbana nas imediações da rodovia e o crescimento urbanístico acelerado motivado pelas novas acessibilidades;
- Adequação às grandes linhas programáticas de desenvolvimento local e regional definidas pela legislação nacional em vigor (PDM; PRN2000; POAT; PORN);
- Melhoria das acessibilidades e segurança rodoviária e, contribuição para um maior equilíbrio territorial do País, privilegiando e potenciando a melhoria das ligações entre o Norte e o Sul do País;

Relativamente às medidas de minimização concorda-se com as medidas preconizadas no EIA, no que se refere aos solos de RAN e de REN, e Planeamento e Gestão.

Pese embora em termos de REN, a solução que se apresenta como mais viável seja a A + B, e em termos de RAN, seja a A + C + B, em termos de volumes de terras e de ordenamento do território a que se apresenta como mais favorável é a VA, no ultimo caso por se aproximar/sobrepôr ao espaço canal previsto para o efeito.

Da análise do quadro global apresentado na página X.1 do Tomo 2.2 do “Volume 2 – Relatório de Síntese” verifica-se que a variante A é a solução mais favorável.

Relativamente à intersecção da Linha do Douro, foi recebido um parecer da REFER, que se anexa, referindo algumas condicionantes ao projecto.

Relativamente ao Projecto do Aproveitamento Hidroeléctrico do Baixo Sabor, de acordo com o parecer da EDP, que se anexa, “a solução constante do Estudo Prévio, respeita os pressupostos e condicionamentos” daquele projecto. Ainda segundo aquela entidade, foi dado conhecimento à EP, das condicionantes às cotas a que se desenvolve o traçado em avaliação.

6.9. PATRIMÓNIO

A metodologia utilizada para a caracterização da situação de referência consistiu na pesquisa bibliográfica sobre a área de estudo e no levantamento toponímico e fisiográfico. Posteriormente, procedeu-se a trabalho de campo durante o qual foram relocalizadas algumas ocorrências patrimoniais registadas na pesquisa bibliográfica e na prospecção do corredor.

Da aplicação da referida metodologia resultou, segundo o EIA, a identificação de 58 ocorrências patrimoniais integradas nas seguintes categorias:

- Património arquitectónico/religioso: 15
- Património arqueológico: 43

Não obstante esta metodologia se afigurar, em teoria, correcta constata-se que não terá sido cabalmente executada, tendo-se verificado que a informação constante quer no EIA quer no Aditamento não só tem erros e omissões, como é demasiado genérica, não alcançando o detalhe necessário à adequada avaliação dos corredores em causa. de que são exemplo:

- Em termos de cartografia, verificou-se que na Figura 2.6 – Limites do PAVC e Interferência com as Soluções consideradas os traçados das Variantes estão incorrectamente implantados, quando comparados com outras cartas do EIA. Deste facto resulta que, ao contrário do que se conclui no Aditamento, as Variantes A e B se situam na área do Parque Arqueológico do Vale do Côa (PAVC);
- O Inventário de ocorrências patrimoniais tem erros na descrição, localização e numeração de vários sítios, o que se reflecte no Desenho EIA-RF.00-PAT-01 – Ocorrências Patrimoniais. A descrição dos sítios arqueológicos consiste quase sempre na transcrição da informação que consta na base de dados Endovélico, sendo que muitas vezes foi feita incorrectamente. Nas fichas-tipo não se especifica a localização precisa das ocorrências no traçado no traçado ao km (PK).

Analisando as fichas de sítios e a carta à escala 1:25 000 com as ocorrências patrimoniais verifica-se que 19 ocorrências situam-se dentro dos corredores em avaliação. O EIA refere os sítios que não terão sido visitados (por diversos motivos) durante o trabalho de campo pelo que não se compreende os erros de localização e descrição relativamente a sítios que em princípio teriam sido prospectados no âmbito da presente avaliação.

Para além destes aspectos verifica-se que não obstante o enquadramento histórico-cultural da área de estudo apresentado no Aditamento, que não se procedeu a uma caracterização mais aprofundada da área do projecto, indispensável quando o mesmo se desenvolve na área do Vale do Côa e atravessa o Alto Douro Vinhateiro (ambos classificados pela UNESCO como Património Mundial).

Tendo este território uma grande ocupação desde a pré-história até aos nossos dias (aliás referido no Estudo, a que a qualidade dos solos agrícolas e o clima não são alheios) tem-se no troço inicial do traçado, entre a Junqueira e o Sabor, a probabilidade do aparecimento de vestígios de ocupação humana ser muito elevada, comparativamente com outras áreas do nosso território.

Relembra-se aqui o quase contínuo de ocupação nessa faixa do Vale da Vilarça e das respectivas encostas cujo potencial arqueológico é reconhecido há muito e que se encontra documentado em diversa bibliografia mas que não foi devidamente identificado e caracterizado.

Em resumo, face às incorrecções e lacunas assinaladas considera-se que a caracterização da situação de referência não foi aprofundada em áreas consideradas sensíveis do ponto de vista arqueológico e, conseqüentemente, não reflecte adequadamente a realidade patrimonial da área de estudo.

Ao nível dos impactes, a partir do denominado nó Torre de Moncorvo são apresentadas três variantes de traçado, sendo que a variante A acompanha (a cotas superiores) o traçado do actual IP2, fazendo a travessia do rio Douro através de uma obra de arte de grande impacto (quer na área classificada como Património Mundial, quer na envolvente próxima). Este impacto, não minimizável, é potenciado pelo facto desse atravessamento ser efectuado a uma cota muito elevada que em relação à

envolvente quer em relação aos atravessamentos já existentes na área (actual estrada pelo coroamento da barragem do Pocinho e ponte do caminho de ferro-sem utilização actual).

A variante B, atravessando o Douro na confluência deste com a foz do Sabor, implica um atravessamento do Cabeço Meão, quer em túnel quer pela encosta. Esta solução tem interferência directa com a denominada Quinta do Vale Meão, quinta de elevada importância patrimonial e paisagística cuja unidade constitui um valor a preservar. A Quinta do Vale Meão foi a última grande obra de D. Antónia Ferreira (a mítica Ferreirinha), nos finais do séc. XIX, e o berço do “Barca Velha”, e confina com a área classificada como Património Mundial.

A variante C tem origem antes da subestação do Pocinho, com o atravessamento do Douro para a encosta do Cabeço Meão, túnel e viaduto.

A encosta da Sra. Da Veiga é “rasgada” em área classificada como Património Mundial.

Os corredores em avaliação, pelo facto de atravessarem áreas de enorme relevância patrimonial e natural têm associados impactes negativos muito significativos. Na sua avaliação terá necessariamente que se ter em conta que actualmente se considera que os vestígios patrimoniais, arquitectónicos e arqueológicos, fazem sentido quando integrados na paisagem original envolvente que determinou e condicionou a sua criação, e que contribuiu como no presente caso para a sua classificação. O património abrange a globalidade da paisagem no sentido que toda ela é uma construção humana. Assim, a afectação destes contextos constitui em si mesmo um aspecto negativo da implementação do projecto.

O atravessamento deste território por uma estrutura linear tem associados impactes negativos sobretudo durante a fase de construção já que é nesta fase que ocorrem as acções mais impactantes a nível arqueológico, a saber desmatção e decapagem do terreno, escavações, e terraplanagens. Acresce os impactes decorrentes da transformação da paisagem e do contexto envolvente dos sítios arqueológicos.

No que se refere à Quinta de Vila Maior, por se considerar que esta Quinta constitui uma ocorrência de valor patrimonial elevado, (atendendo a que se trata de um vicus, a afectação dessa Quinta, ignorando a localização do referido vicus, afectará irremediavelmente a estação arqueológica existente.

Relativamente às medidas preconizadas no EIA, para o caso da Capela do Roncal (denominado neste EIA de Sra da Conceição), as medidas propostas são manifestamente insuficientes e não permitem minimizar essa eventual ocupação, atendendo à quantidade e tipo de inscrições (funerárias) que indiciam uma importante ocupação romana.

Na área de atravessamento do Rio Sabor, entre a Quinta da Silveira, a zona a oeste da Vila Velha de Santa Cruz ou Derruída, e a oeste da Capela do Roncal, passava a denominada Estrada Real e uma via romana que subia o Douro para norte. Alguns investigadores apontam essa zona como tendo um posto de muda, mansio, da época romana. As ruínas de alvenaria (granito) existentes no sopé da referida Vila Velha de Santa Cruz (Monumento Nacional), em zona de aluvião, podem ser dessa ocupação.

Refira-se que segundo a Lei nº 107/01 de 8 de Setembro que estabelece as bases da política e do regime de protecção e valorização do Património Cultural, nomeadamente no artº 2, ponto 6, que define o conceito e o âmbito do património cultural *“Integram o património cultural não só o conjunto de bens materiais e imateriais de interesse cultural relevante, mas também, quando for caso disso, os respectivos contextos que, pelo seu valor de testemunho, possuam com aqueles uma relação interpretativa e informativa”*.

Trata-se portanto de áreas de grande sensibilidade no que diz respeito ao subsolo, considera-se que as medidas de minimização agora propostas são insuficientes, pois não permitem a minimização dos previsíveis impactes.

Em suma, temos assim um conjunto de impactes muito negativos, irreversíveis e não minimizáveis, sobre uma área de excepção (Vale da Vilarça/Douro/Património Mundial) que constitui um recurso nacional cuja unidade territorial, patrimonial e paisagística, deve ser preservada.

Não pondo em causa a necessidade de uma melhor via de comunicação (que poderia ser conseguida através de um alargamento e melhoria da via actual, com a consequente significativa redução de impactes negativos), os impactes introduzidos por este projecto são muito negativos, irreversíveis e não minimizáveis.

6.10. PAISAGEM

A paisagem é um sistema dinâmico, onde os diferentes factores naturais e culturais se interligam e evoluem. O EIA efectua a caracterização da situação de referência tendo em conta a paisagem como um todo e as relações entre os elementos vivos e não vivos bem como a análise dos diversos aspectos cénicos da paisagem. Foram também considerados os elementos/conjuntos singulares, elementos de reduzida dimensão e que se destacam das Unidades de Paisagem presentes na área do estudo. O EIA avaliou igualmente a qualidade visual bem como a capacidade de absorção visual da área em estudo.

A capacidade de absorção da paisagem é entendida como a capacidade que esta possui para absorver ou integrar a implantação de um elemento ou actividades estranhas, sem alterar a sua expressão e a sua qualidade visual. É função sobretudo da morfologia do terreno e da ocupação do solo. Assim não é compreensível que nos critérios de definição da capacidade de Absorção da paisagem apresentados na caracterização da situação de referência, não tenha o EIA tido em consideração os mesmos parâmetros apresentados para a qualidade visual da paisagem apresentados anteriormente.

A cartografia dos declives apresentada no EIA, foi elaborada com 6 classes de declives - de 0-3%, 3 a 8%, 8 a 12%, 12 a 16%, 16 a 25% e 25 a 90%. A carta de exposições elaborada pelo EIA apresenta 9 orientações nomeadamente Plano, Norte, Nordeste, Este, Sudeste, Sul, Sudoeste, Oeste e Noroeste. Não é compreensível a análise efectuada relativamente aos declives e exposições dado que as classes analisadas não coincidem com as cartografias apresentadas. Não é igualmente perceptível a pontuação apresentada.

Não se concorda com os critérios de definição da qualidade visual da paisagem apresentados no quadro 4.82 e 4.83. De acordo com a definição apresentada no estudo a qualidade visual da paisagem "corresponde ao carácter, expressão e qualidade de uma paisagem e como estes são compreendidos, preferidos e/ou valorizados pelo utilizador". No entender da Comissão e tendo em conta que a área em estudo se situa numa área reconhecida internacionalmente em termos de paisagem, um dos parâmetros a ter em conta deveria ter sido a ocupação actual do solo e os elementos de elevado valor paisagístico para além dos apresentados.

É apresentado uma transposição do trabalho efectuado pelo Prof. Cancela de D'Abreu na caracterização do território e das Unidades de Paisagem efectuadas para o território nacional. No entanto não é feita uma análise comparativa entre a caracterização efectuada neste trabalho e a caracterização existente na área em estudo.

A área em estudo, de declives prenunciados, encontra-se abrangida na sua totalidade na Região Vitivinícola do Douro e parcialmente abrangida pela zona de Regadio do Vale da Vilarça, pelo Regadio do Bloco da Vilarça e pela paisagem cultural classificada do Alto Douro Vinhateiro (ADV), área classificada pela UNESCO como património da humanidade. Não deixa por isso de ser estranho

que tendo em conta a metodologia apresentada relativamente às unidades de paisagem e aos elementos/conjuntos singulares da paisagem (identidade, riqueza e raridade entre outras), a avaliação da paisagem com uma classificação de - 5 a 5, nestas áreas apresente um valor máximo de 3 relativamente à sua identidade e o valor de 1 relativamente à sua raridade e riqueza.

Aliás o próprio estudo na análise à Unidade de Paisagem V do PIOTADV, unidade onde se localiza a área em análise refere que *"...as características da paisagem constituem por si só um ponto de atracção turística, os passeios de comboio ao longo do Douro, com as grandes quintas de produção de vinhos, e toda a relação destas com o próprio rio enaltecem a região e conferem-lhe um carácter único e especial."*

A Região Demarcada do Douro (RDD) é a mais antiga região vitícola demarcada e regulamentada do mundo em que as primeiras demarcações ocorreram entre 1757 e 1761. Toda a RDD deve ser considerada uma vasta paisagem cultural de que o ADV faz parte, representando a mais elevada qualidade paisagística e maior representatividade e em bom estado de conservação. De salientar que de acordo com os estudos efectuadas para a classificação do ADV se assumiu que as áreas não propostas para a inscrição do património mundial seriam consideradas como uma zona tampão do ADV.

O EIA assume que o uso do solo maioritariamente agrícola, as áreas de riqueza ecológica elevada e as zonas férteis dos vales dos Rios Douro e Sabor, são factores que contribuem para a elevada qualidade visual da paisagem.

O EIA apresenta no quadro 5.112, a metodologia para a magnitude dos impactes uma escala de valorização das obras a efectuar. Embora se concorde genericamente com a metodologia apresentada a presença de uma obra a realizar uma paisagem de elevado reconhecimento internacional cujo potencial turístico tem vindo a crescer terá que levado em consideração.

A construção de uma nova via (comum a todas as alternativas), paralela à existente aproximadamente até ao Nó da Torre de Moncorvo, implicará aterros de dimensões significativas e magnitudes muito elevadas. Salienta-se que numa área de xisto, de declives acentuados, paralela ao curso de água, a implantação de uma nova estrada, provocará uma "ferida na paisagem", numa zona de reconhecimento e valorização internacional, impactes significativos não minimizáveis. Tal facto é aliás reconhecido no EIA que refere a dificuldade inerente à concretização de qualquer correcção de um impacte paisagístico, já que toda a obra irá originar, inevitavelmente, uma alteração irreversível no território. Este facto provocará uma dificuldade acrescida que se traduz na impossibilidade de completar o processo de reposição vegetal e paisagístico.

Tendo em conta o elevado valor paisagístico de toda a área em estudo, a dimensão dos taludes originados pela implantação da via e dado que o EIA referia que o projecto de recuperação e integração paisagista dos taludes, revegetação de áreas afectadas, iria compatibilizar visualmente a via com o meio originando um impacte positivo, foi solicitado o referido projecto com indicação da estabilização dos taludes. No entanto tal documento não foi apresentado dado que o proponente refere que apenas estarão disponíveis em projecto de execução depois de estar aprovado um corredor. No entanto até cerca do Km 10+000 todas as soluções apresentadas são coincidentes.

Aproximadamente após o Nó de Torre de Moncorvo são apresentadas 3 alternativas (A, B e C) todas elas atravessando o Rio Douro em viaduto com dimensões significativas e atravessam a área classificada ao Alto Douro Vinhaterio.

É igualmente referido um conjunto de medidas de minimização genéricas quer para a fase de construção quer para a fase de exploração. Tendo sido solicitado esclarecimentos e pormenorização das medidas indicadas pela CA, essas elementos foram remetidos para a fase de projecto de execução e para o empreiteiro da obra.

Assim não é perceptível nem se poderá concordar com as conclusões da avaliação dos impactes dado a ausência de medidas de minimização concretas tanto mais que o EIA assume a dificuldade da sua concretização. Contrariamente ao referido no EIA, a apresentação dos locais de depósito e de terras sobrantes, e a apresentação das medidas de integração paisagista, poderão originar alterações irreversíveis na paisagem não podendo, por isso, ser remetidas para a responsabilidade do empreiteiro ou para a fase de projecto de execução. A avaliação e a apresentação das respectivas medidas de minimização para cada uma das alternativas propostas contribuirá para a selecção da alternativa menos impactante. Se se tiver em conta os declives acentuados, a dureza do xisto e do granito e em que o solo é que fraca espessura e qualidade a concretização das medidas de minimização assumem uma importância acrescida.

As propostas de atravessamento em viaduto do Rio Douro originarão impactes significativos não minimizáveis neste descritor.

Se se tiver em conta que a implantação da via irá provocar a fragmentação de parcelas pondo em causa a continuação da viabilidade económica das mesmas, poder-se-á verificar a curto e médio prazo, uma descaracterização e alteração significativa de toda a paisagem envolvente pelo abandono de algumas áreas agrícolas, factores que não foram tidos em conta na avaliação efectuada.

Caracterizado por uma paisagem de extraordinária beleza paisagística, a região vitivinícola do Douro e com especial relevância a zona demarcada do Alto Douro Vinhateiro reconhecido como património internacionalmente representa igualmente um enorme atractivo turístico pela sua singularidade e

Face ao exposto considera-se que a construção da via paralela ao IP2 actual até ao Km 10+000, aproximadamente, e qualquer das alternativas apresentadas irá originar na paisagem impactes negativos muito significativos irreversíveis de magnitude muito elevada.

7. SÍNTESE DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 40 dias tendo o seu início no dia 12 de Novembro de 2007 e o seu final no dia 8 de Janeiro de 2008, tendo sido recebidos 20 pareceres cuja proveniência se encontra discriminada na Tabela abaixo.

Da análise dos pareceres recebidos conclui-se que todas as entidades manifestam uma posição desfavorável ao projecto, considerando na generalidade, que deverá haver uma revisão do mesmo, uma vez que qualquer das Variantes (Variante A, Variante B e Variante C) têm associados impactes negativos significativos. No entanto, a Variante A é aceite por algumas entidades desde que seja submetida a alterações, assim como a combinação Variante A+B.

Salienta-se que a opinião geral recai sobre a valorização do actual traçado da EN102/IP2.

Na Tabela seguinte apresenta-se uma síntese das posições e pretensões, por entidade, assim como algumas propostas de medidas de minimização.

Entidade	Síntese das posições e pretensões
Turismo de Portugal	Considera que a Variante A+B é a menos impactante nas parcelas de vinha incluídas na Região Vitivinícola do Douro e refere que os impactes no Turismo são de carácter temporário. Solicita que seja: ▪ efectuado o controlo do uso do solo de modo a não permitir o conflito de usos e a passagem da via e evitar o seccionamento das propriedades agrícolas aproximando o traçado aos limites das parcelas; ▪ assegurado que o conjunto de restabelecimentos da rede viária existente não afecte negativamente o acesso aos empreendimentos turísticos; ▪ garantido que não sejam obstruídas vistas ou panorâmicas interessantes e que constituem factores de atracção turística; ▪ prevista a colocação de barreiras acústicas quando tal se justifique (situações em que o ruído provocado pelos veículos seja susceptível de afectar negativamente os empreendimentos, pela proximidade da via, pela sua implantação ou pela direcção dos ventos dominantes.)
Câmara Municipal de Vila Nova Foz Côa	Discorda das Variantes apresentadas por terem associadas impactes negativos na paisagem e nas quintas vitivinícolas localizadas em território classificado como Património Mundial. Propõe: ▪ construção de uma nova ponte para travessia do Douro entre a barragem do Pocinho e aponte desactivada da linha férrea à cota 150 com rasante côncava; ▪ a ponte deverá ter um viaduto de acesso do lado do Pocinho que passe por cima da EN 102 e da linha férrea deixando em aberto a possibilidade de reabertura da linha do Douro até Barca D'Alva; ▪ construção de um túnel com cerca de 1100 m de extensão que estabelecesse a ligação entre a ponte à cota 150 e o início do troço Pocinho- Longroiva à cota já projectada de 150,82; ▪ aproveitamento do troço de IP2 já construído ao longo da margem direita do rio Douro no concelho de Torre de Moncorvo, com a diminuição da cota da rasante e construção de um pequeno túnel; ▪ caso a decisão recaia sobre a realização do troço do IP2 ao longo da margem direita do rio Douro, a jusante da barragem do Pocinho, a uma cota mais elevada que a actual, a solução apresentada pela autarquia continua válida, podendo ser melhorada pela diminuição da inclinação da rasante e da sua variação na zona do entroncamento com a EN102.
Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro	Não concorda com as Variantes apresentadas na totalidade e discorda da premissa em que se baseia o traçado: cota de cheia milenar. Considera possível ser aceite a Variante A, solicitando que a partir do km 5+200 até cerca do km 14+500 a via deve aproveitar na medida do possível o traçado da EN 102, diminuindo assim, substancialmente, os volumes de terra associados e de uma forma geral os impactes ambientais e sociais.
Estrutura de Missão para a Região Demarcada do Douro	Discorda das Variantes apresentadas e refere que deve ser revista a possibilidade de beneficiação da actual Via.
Casa Agrícola Reboredo Madeira, SA	Refere, ainda, que caso haja uma decisão favorável ao estudo deve a opção recair pela Variante A+B, sugerindo a melhoria do traçado actual, que na zona de taludes mais íngremes (km's 12+500 a 15+000) poderá ser alargado por uma estrutura simples à cota existente. Considera que a travessia do Douro poderia ser efectuada com sentidos únicos, utilizando a barragem e ponte metálica (a necessitar de remodelação) e daí até ao Pocinho.

(cont.)

Entidade	Síntese das posições e pretensões
Projecto Arqueológico da Região de Moncorvo	Alerta para a possibilidade de afectação de vestígios arqueológicos, na fase de construção, no Vale da Vilariça, que poderão ser minimizados se a opção recair pelo aproveitamento do traçado actual. Refere que o Nó da Horta da Vilariça irá ter impacto directo sobre o sítio arqueológico Capela de S^a da Conceição vulgo Capela do Roncal (capela do sec XVI, que incorpora estelas romanas), próxima da Quita da Portela, devendo ser estudada uma solução que preserve a sua conservação e realizado um levantamento rigoroso. Solicita a minimização dos impactes que poderão ocorrer : ▪ na zona do Nó da Junqueira com afectação de um sítio arqueológico (Necrópole Romana associada a possível templo) na zona de Chão de Capela; ▪ na zona das ruínas de St^a Cruz da Vilariça; ▪ no sopé do Cabeço da Vila Velha, junto da Quinta do Feiticeiro (estruturas medievais); ▪ realizada uma prospecção sistemática, uma vez que poderá ocorrer afectação de eventuais vestígios que poderão ocorrer nas imediações da Quinta da Terrincha (no sopé do Monte da S^a do Castelão- Olival das Fragas), assim como na zona da Quinta do Campo e outros locais.
Quinta do Vale Meão (Foz Côa)	Refere que as 3 soluções apresentadas para o atravessamento do rio Douro constituem uma agressão incompatível com o valor paisagístico do Vale do Douro. Considera que a Variante A é menos gravosa desde que alterada, por forma a que o traçado ao longo do rio Douro coincida com o troço do IP2 actual, melhorado, respeitando os perfis transversais previstos.
Quinta de Janeanes e Quinta do Reguengo (Foz Côa)	Referem que a solução menos gravosa é a Variante A, desde que o traçado coincidissem com o actual, e discordam do traçado sugerido no EIA como mais favorável - Variante A+B+C. Referem, ainda, que as variantes B e C afectam directamente a Quinta do Reguengo.
Quinta do Campo (Torre de Moncorvo)	Referem a afectação directa pela Variante A, sendo o olival parcialmente destruído, e a não afectação caso a opção recaia sobre a Variante B. Consideram que qualquer das Variantes apresentadas tem impactes negativos significativos ao nível da paisagem. Solicita que seja efectuado o atravessamento entre as duas margens pela Barragem do Pocinho, com as alterações necessárias e que sejam utilizados terrenos de menor valor agrícola, recorrendo a túneis por forma a minimizar o impacto na paisagem e na destruição de terrenos agrícolas.
Quinta da Portela da Vilariça (Torre de Moncorvo)	Crítica o EIA e o Projecto, discordando das soluções em análise e referindo que deverá ser melhorado o actual IP2 adequando-o às características de um IP.
Quinta de Alfarela e Quinta do Rego da Barca (Torre de Moncorvo)	Referem a afectação directa pela Variante A e defendem a beneficiação da estrada existente, para o perfil estipulado do novo IP2, discordando da proposta actual de construção do troço entre a ponte do rio Sabor e barragem do Pocinho, a uma cota superior à da actual estrada. Aceitam a Variante A deste que sujeita à seguinte alteração: a partir do km 5+200 até cerca do km 14+500 a via deve aproveitar na medida do possível o traçado da EN 102, por forma a diminuir, substancialmente, os volumes de terra associados e de uma forma geral os impactes ambientais e sociais.

(cont.)

Entidade	Síntese das posições e pretensões
Quinta das Bandeiras (Torre de Moncorvo)	Referem a afectação directa pela Variante A, com destruição de 3 ha de vinha, e sugerem que seja melhorado o actual IP2 adequando-o às características de um IP.
5 Cidadãos pertencentes à associação "Douro Boys"	Concordância com a posição assumida pela Quinta de vale Meão

Em suma, das críticas ao estudo e ao projecto e, em particular, dos impactes negativos associados às três Variantes, destacam-se:

- não ter sido contemplada a estrada existente, que tem excelentes características de traçado;
- a utilização da cota de cheia milenar para justificação do projecto e a ausência de demonstração e fundamentação das vantagens do novo traçado, nomeadamente em termos de segurança e sinistralidade;
- não ter sido feita qualquer referência à proximidade da zona da Rede Natura 2000 do Baixo Sabor;
- não terem sido tidos em conta os resultados da avaliação da barragem do Baixo Sabor, nem articuladas as medidas de minimização e obrigações associadas ao empreendimento;
- não ter sido contemplado o Plano Especial de Ordenamento da Albufeira do Baixo Sabor, tendo sido feita unicamente referência aos planos de Albufeira do Pocinho e da Valeira;
- não foi apresentada a minimização adequada das ocorrências patrimoniais identificadas no EIA, assim como não foram referidas ocorrências identificadas no EIA do EHBS;
- a ausência de referência à proximidade da falha tectónica do vale da Vilariça.
- os elevados custos de construção com uma solução técnica desajustada à orografia do terreno e para o volume de tráfego previsto;
- os elevados custos de expropriação, destruindo e retalhando explorações agrícolas em terrenos altamente qualificados para a produção de vinho do Porto e de azeite;
- os elevados custos ambientais e paisagísticos com a destruição de toda uma encosta, inviabilizando o futuro desenvolvimento turístico da região e criando impactes visuais negativos na Região do Alto Douro Vinhateiro;
- o desaproveitamento do traçado actual da EN 102, desenvolvendo-se paralelamente a esta via, em zonas de topografia muito difícil e que obriga a construção de um viaduto de 2 km;
- a ocorrência de impactes económicos, decorrentes do elevado custo da obra;
- o seccionamento das quintas no vale da Vilariça e criação de efeito de barreira decorrente do desenvolvimento de uma via a dezenas de metros de uma já existente. Situação que ocorrerá em quintas da mesma exploração, dificultando a sua gestão;
- elevados volumes de escavação e consequente mobilização dos solos, acrescendo-se o facto de não existirem vias de acesso às obras, o que implicará um acréscimo aos volumes de escavação e aterro referidos no EIA, e construção de muros de apreciável volumetria;
- atravessamento da área envolvente ao Cabeço de Meão, que apresenta elevada diversidade florística e importantes núcleos de azinheira e zimbro de marcado interesse cinegético, tendo em

- atravessamento da área envolvente ao Cabeço de Meão, que apresenta elevada diversidade florística e importantes núcleos de azinheira e zimbro de marcado interesse cinegético, tendo em conta a significativa preservação de habitats naturais, assim como a importância que apresenta para a herpetofauna e rapinas de maior porte (Águia Real, Águia de Bonelli, Grifo e Abutre do Egípto- protegidas pelas convenções internacionais);
- atravessamento do Douro numa zona de elevado interesse paisagístico (Variante B e C) com reflexos negativos uma vez que existirá maior percepção das obras de arte por parte dos visitantes que utilizam os circuitos turísticos ao longo do rio Douro;
- a justificação associada à Variante C e que se baseia no interesse do aproveitamento da praia fluvial de Freiras, não é considerado como argumento suficientemente válido dada a má qualidade físico- química e microbiológica da albufeira da Valeira (água sem aptidão para recreio com contacto directo).

Considera-se que a maioria das preocupações das entidades/cidadãos se encontram no âmbito das preocupações da CA, tendo algumas delas sido contempladas neste parecer, e que denotam os elevados custos ambientais e paisagísticos, bem como o seccionamento de quintas/parcelas, pondo em causa a continuação da viabilidade económica das mesmas.

Foram, ainda, apresentadas outras soluções de traçado que não se encontram em avaliação pelo que a sua análise extravasa o âmbito do presente procedimento de AIA.

8. CONCLUSÃO

O traçado do IP2 – Junqueira/Pocinho, em estudo, desenvolve-se nos distritos de Bragança e Guarda, nos concelhos de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, respectivamente. Este traçado tem uma extensão de cerca de 17,9 km, com início no Lanço Vale Benfeito/Junqueira, que se encontra em fase de Projecto Base, na proximidade do Nó da Junqueira, junto à localidade da Junqueira, terminando pouco depois de atravessar a Ribeira do Vale da Vila, a sul da localidade do Pocinho.

Para este Lanço do IP2 são apresentadas, neste estudo, três alternativas de traçado, a Variante A, a Variante B e a Variante C. O traçado da Variante A desenvolve-se paralelamente ao traçado da actual EN102, a cotas sempre superiores à cota de cheia milenar do rio Douro. O traçado da Variante B inicia-se ao km 10+421,66 da Variante A e termina pouco depois de atravessar a Ribeira do Vale da Vila, a sul da localidade do Pocinho, no Nó do Pocinho. O traçado da Variante C inicia-se ao km 14+252,30 da Variante A, terminando a cerca do km 6+500 da Variante B.

O projecto localiza-se numa região que integra valores únicos quer patrimoniais, paisagísticos, arqueológicos, arquitectónicos, culturais, e, portanto, fortemente enraizados na cultura social dos residentes locais, pelos valores identitários para a Região do Norte e para o País, mas também pelos valores económicos associados a uma região cujos vinhos com Denominação de Origem Controlada são a base da sua economia, ao que acresce o potencial económico gerado pelos fluxos turísticos em resultado do potencial turístico muito suportado pela classificação pela UNESCO do Alto Douro Vinhateiro como Património Mundial da Humanidade.

A implementação desta infraestrutura rodoviária implicará:

- a destruição de inúmeras plantações de vinha e olival, de pastagens e culturas tradicionais;
- a destruição e fraccionamento de propriedades integrantes de quintas, pondo em causa a continuação da viabilidade económica das mesmas, podendo verificar-se a curto e médio prazo, uma descaracterização e alteração significativa de toda a paisagem envolvente pelo abandono de algumas áreas agrícolas. Posição também coincidente com o "Turismo de Portugal". Esta entidade salienta, ainda, a afectação dos acessos a empreendimentos

turísticos existentes e a obstrução de vistas ou panorâmicas interessantes, que constituem factores de atracção turística;

- a afectação da paisagem, de habitações e quintas, pelo aumento dos níveis de poluição atmosférica e sonora, pelo efeito barreira que condiciona de modo irreversível o desenvolvimento da actividade económica da paisagem e da economia do vinho, dominante desta região, a produção vitivinícola e o próprio turismo com consequências na população e no desenvolvimento das actividades económicas;
- afectação da Região Vitivinícola do Douro, na zona de Regadio do Vale da Vilariça, no Regadio do Bloco da Vilariça e afectação da paisagem cultural do Alto Douro Vinhateiro (ADV), área classificada pela UNESCO como património da humanidade;

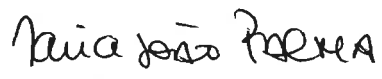
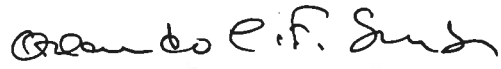
Salienta-se que a implantação deste traçado poderá inviabilizar algumas das medidas de minimização e/ou compensação associadas ao projecto do "Aproveitamento do Hidroeléctrico do Baixo Sabor".

Relativamente à condicionante imposta pelo troço a sul, representada agora pelo nó do Pocinho, salienta-se que o traçado do "IP2 – Pocinho - IP5 (Nó de Sobral da Serra)", objecto de procedimento de AIA em 1994, iniciava-se ao km 14+500 da Variante A, num contexto completamente desactualizado e irreal, face à situação actual.

Tendo por base o atrás exposto, a CA emite parecer desfavorável ao projecto.

Não pondo em causa a necessidade de uma melhor via de comunicação, a CA considera que face à excepionalidade da área deverá ser equacionado o aproveitamento das infra-estruturas existentes. O projecto a desenvolver deverá compatibilizar-se com as infra-estruturas existente e aprovadas.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Entidades	Representantes
Agência Portuguesa do Ambiente	 Sílvia Doroana da Rosa
	 Margarida Rosado
	 Cristina Russo
	 Maria João Palma
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte	 Maria João Pessoa
Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico	 Alexandra Estorninho
Direcção Regional de Cultura do Norte	 Orlando Sousa
Instituto da Água	 Teresa Ferreira

Anexo 1 – Planta de Localização

ANEXO 2 - PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



IVDP
Instituto dos Vinhos
do Douro e do Porto, I.P.

☐ DG	☐ SDGFS	☐ SDGMS	☐ SDGLP
ASSESSORIA:			
☐ DFEA	☐ DPEMR	☐ GERA	
☐ DACAR	☐ DPCA	☐ GTIC	
☐ DALA	☐ DPA	☐ GJUR	
☐ DOGR	☐ DGRHFP	☒ GAIA	
☐ OUTROS:			

Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9ª - Zambujal Ap. 7585
2611-865 Amadora

S/Referência
008575

S/Comunicação
25-10-2007

N/Referência
IVDP/5026/SCAC

Peso da Régua:
2007-11-21

Assunto: IP2 - Junqueira / Pocinho - Estudo Prévio
Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 1730
Pedido de Parecer.

Em resposta ao ofício referido em epígrafe, informa-se que a área do projecto, que se divide pelas freguesias de Adeganha, Açoreira e Moncorvo, do concelho de Moncorvo, e Vila Nova de Foz Côa do concelho de Vila Nova de Foz Côa, se encontra na sua totalidade dentro da Região Demarcada do Douro.

Quantitativamente, a área afectada na cultura da vinha não nos parece significativa e qualitativamente, analisou-se a percentagem de vinha das diferentes letras (A, B, C, D, E e F) das freguesias afectadas e constatou-se que a grande maioria das parcelas de vinha destas freguesias estão classificadas nas letras A, B e C (cerca de 96 %), de potencial qualitativo muito elevado.

Com os dados disponíveis, não é possível, ao IVDP, efectuar qualquer análise mais exaustiva, quer qualitativa quer quantitativa.

Com os melhores cumprimentos,

António Graça
Vice-presidente

Em Lda Rom
28 11 2007

Agência Portuguesa do Ambiente			
☐ DG	☐ SDGFS	☐ SDGAMS	☐ SDGLP
ASSESSORIA:			
☐ GERA	☐ GRENAR	☐ GERA	
☐ IVGAR	☐ DPCA	☐ GTIC	
☐ IMA	☐ IMA	☐ GJUR	
☐ DOGR	☐ DGRHEP	☒ GAIA	

À
AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
Rua da Murgueira, 9/9^A – Zambujal
Apartado 7585
2611 – 865 AMADORA

Sua referência n.º

Data

Nossa referência n.º

04.1/4978/07

Data

17-12-2007

Assunto: IP2 – Junqueira/Pocinho – Estudo Prévio
Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 1730

Em resposta ao vosso ofício com a referência 07/GAIA, relativo ao assunto acima referenciado, vimos por este meio informar V. Exas que a resposta ao pedido de parecer solicitado foi enviada directamente a essa Agência pelo Instituto dos Vinhos do Douro e do Porto, através do ofício IVDP/5026/SCAC de 21 de Novembro de 2007, o qual se junta em anexo.

Com os melhores cumprimentos.

O Director de Departamento


Rolando Faustino

Anexos: o acima referido

/CS



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



IVDP
Instituto dos Vinhos
do Douro e do Porto, I.P.

Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9ª - Zambujal Ap. 7585
2611-865 Amadora

S/Referência
008575

S/Comunicação
25-10-2007

N/Referência
IVDP/5026/SCAC

Peso da Régua:
2007-11-21

Assunto: IP2 - Junqueira /Pocinho - Estudo Prévio
Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 1730
Pedido de Parecer.

Em resposta ao ofício referido em epígrafe, informa-se que a área do projecto, que se divide pelas freguesias de Adeganha, Açoreira e Moncorvo, do concelho de Moncorvo, e Vila Nova de Foz Côa do concelho de Vila Nova de Foz Côa, se encontra na sua totalidade dentro da Região Demarcada do Douro.

Quantitativamente, a área afectada na cultura da vinha não nos parece significativa e qualitativamente, analisou-se a percentagem de vinha das diferentes letras (A, B, C, D, E e F) das freguesias afectadas e constatou-se que a grande maioria das parcelas de vinha destas freguesias estão classificadas nas letras A, B e C (cerca de 96 %), de potencial qualitativo muito elevado.

Com os dados disponíveis, não é possível, ao IVDP, efectuar qualquer análise mais exaustiva, quer qualitativa quer quantitativa.

Com os melhores cumprimentos,

António Graça
Vice-presidente

FM /SCAC
Rua dos Camilos, 90
5050 - 272 Peso da Régua

T. 254 320 130
F. 254 320 149

www.ivdp.pt
e-mail: ivp@ivdp.pt

Rua Ferreira Borges
4050 - 253 Porto

T. 22 207 16 00
F. 22 207 16 99

Contribuinte
501 176 080

Agência Portuguesa do Ambiente			
☐ DG	☐ SOGEP	☐ SOGMO	☐ DISOLP
ASSESSORIA			
☐ DIPA	☐ CIPAM	☐ GERA	
☐ DPAER	☐ DPCA	☐ GTIC	
☐ DPAE	☐ DSRM	☐ GJUR	
		☒ GAIA	

Eng.ª Teresa Ponce

Exmo. Senhor
Professor António Gonçalves Henriques
Digmo. Director-Geral da Agência Portuguesa do
Ambiente

Rua da Murgueira, n.º 9-9A - Zambujal
Apartado 7585
2611- 865 AMADORA

Sua referência
Ofício 07/GAIA
Refa. APA OF. 008575

Sua comunicação de
2007 10 25

Nossa referência

Data

ASSUNTO: Processo de Avaliação de Impacte Ambiental nº 1730

Projecto: "IP2 – Junqueira / Pocinho – Estudo Prévio"

Solicitação de Parecer.

Caro Professor,

Na sequência do ofício de V. Exa. supra mencionado, relativo ao Processo de Avaliação de Impacte Ambiental nº 1730 do Projecto: "IP2 – Junqueira / Pocinho – Estudo Prévio", junto se envia o respectivo parecer desta instituição.

Com os melhores cumprimentos, *e esteira pessoal*

Teresa Ponce

Teresa Ponce de Leão
Vice-Presidente

Anexo: o mencionado.

INETI

INSTITUTO NACIONAL DE ENGENHARIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO, IP

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

Ofício/07/GAIA Refa. OF.APA 008575 de 2007-10-25

Processo de Avaliação de Impacte Ambiental Nº 1730

Projecto: "IP2 – Junqueira/Pocinho – Estudo Prévio"

Descritor Geologia

Responsável: Dr. Eurico Pereira

Descritor Hidrogeologia

Responsável: Dra. Renata Santos

Descritor Recursos Geológicos

Responsáveis: Dr. Acúrcio Parra, Engº. Augusto Filipe e Drª. Alexandra Mendonça

Janeiro/2008

PARECER

Descritor Geologia

No que respeita aos descritores de geologia, geomorfologia, tectónica e sismicidade, temos a informar o seguinte:

Os descritores de geomorfologia e geologia da área que interessa o Projecto foram abordados de forma sucinta, suportados na Notícia Explicativa da Carta Geológica, Folha 11-C (Moncorvo), à escala 1: 50 000 (Ferreira da Silva et al., 1989). A descrição das unidades metassedimentares e de granitóides encontra-se em conformidade com o exposto neste trabalho dos Serviços Geológicos de Portugal.

Quanto aos descritores de tectónica e sismicidade, pese embora a referência à incidência da grande estrutura de Falha da Vilarça sobre a área do Projecto, releva-se a sua importância na fase de execução do Projecto. Com efeito, todas as variantes consideradas se encontram fortemente condicionadas por aquela Falha no troço de Portelo-Vilarça-Manteigas. Os desmontes irão ocasionar encostas de acentuado declive e índices de erosão elevados, a que se adiciona o risco sísmico. De notar que a sismicidade entre 1970-2000 mostra vários sismos de magnitude (3,0-4,0) sobre a Falha da Vilarça e as isossistas do sismo de 21-05-1997 atribuem valor (V) à região abarcada pelo Projecto (Carrilho et al., 2004)

Descritor Hidrogeologia

Constatamos estarem satisfatoriamente descritos os aspectos hidrogeológicos, bem como os respectivos impactes ambientais e plano de monitorização.

Descritor Recursos Geológicos

I - Recursos minerais metálicos e energéticos

Concordamos com o que está o que está descrito neste estudo e não temos nada a acrescentar.

II - Recursos minerais não metálicos

O estudo em causa, não contempla este tipo de recursos.



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas

APA ENTR. 002855 08 01 29

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
☐ DG	☐ SCS	☐ SCS	☐ SCS
ASSESSORIA:			
☐ DPA	☐ DPA	☐ GERA	
☐ DPA	☐ DPA	☐ GIC	
☐ DPA	☐ DPA	☐ GUR	
☐ DPA	☐ DPA	☒ GAIA	

DRAP Norte
Direcção Regional
de Agricultura e Pescas
do Norte

RGSGLO200788
25-01-2008

Divisão de Serviços de Valorização Ambiental e
Biodiversidade
Rua Dr. Francisco Duarte, 365 -1º
Apartado 3073
4715- 017 BRAGA
Telef.253 206 400 – Fax 253 206 401

Exm^o(^o) Senhor(a)
Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira, 9/9 A Zambujal
Ap. 7585
2611-865 AMADORA

Sua referência
Of. 8575
07/GAIA

Sua comunicação de
2007.10.25

Nossa referência
RN41

ASSUNTO: **Processo de avaliação de impacte ambiental nº1730**
Projecto "IP2 Junqueira/Pocinho"

Relativamente à solicitação de parecer sobre o Processo de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto referido em epígrafe, refere-se:

- A. A alternativa A+B, considerada a solução mais favorável ambientalmente, parece ser a solução que acarreta menos inconvenientes em termos de ocupação de solo agrícola e de solos classificados em RAN, mas implicando, todavia, a ocupação de uma área elevada de culturas permanentes de olival e vinha num total 32 ha, representando 30% do total de solos ocupados pelo traçado (96 ha).

Como referido pelo estudo, a actividade agrícola apresenta na área de estudo e na sua envolvente, uma importância crucial, sendo de destacar as áreas de vinha e de olival muito importantes em termos económicos e culturais.

Assim, e não obstante reconhecer como cuidadoso o processo de selecção de corredores e traçados até chegar às actuais alternativas, considera-se que deverá ser minimizado o impacte da ocupação de solos em alguns locais de atravessamento de áreas relevantes destas culturas. Destaca-se que, na maioria das situações, principalmente nas localizadas ao longo da EN 102, as explorações têm um desenvolvimento em área longitudinalmente à direcção do traçado, e o atravessamento pelo IP2 divide-as literalmente, com prejuízos não só em termos de área de culturas, mas também em termos de viabilidade técnica da exploração e valor patrimonial da quinta.

- B. Destacam-se em seguida os atravessamentos de áreas de vinha ou olival, ao longo da alternativa A+B, onde se considera que os impactes são muito relevantes, e como tal seria desejável minimizá-los por passagem em viaduto, túnel ou deslocação do traçado. Caso tal não seja tecnicamente viável, é considerado então muito importante a apresentação pela entidade promotora do projecto, de justificação nesse sentido, e individualmente para cada local. Salvaguarda-se que a menção de possíveis medidas alternativas, é realizada por surgirem como soluções que parecem viáveis, sem que tal implique que qualquer outra solução minimizadora, passível de aplicar, e/ou mais adequada, deva ser descurada pela entidade promotora do projecto.

Variante A

1. Nó da Junqueira : ocupação de 6,3 ha de olival e vinha, em solos de elevada aptidão agrícola, pertencentes ao Bloco Norte do Empreendimento Agrícola do Vale da Vilarça; o impacto é muito negativo mas a localização parece inevitável; a implantação das ligações deverá ser realizada o mais possível em viaduto.
2. Km 3+000 a 3+700 : propõe-se viaduto ou passagem a nascente;
3. Km 4+600 a 4+800 e próximo a habitação : está previsto traçado em aterro, propõe-se passagem em viaduto; tem a agravante muito significativa de a habitação passar a não dispor de ligação à EN102, nem ao IP2 dado não estar previsto o restabelecimento, ou seja ficando isolada dado não ser visível via alternativa.
4. Km 6+000 – Nó da Portela: é um nó complicado, com elevado impacte sobre culturas permanentes e um aglomerado urbano; seria desejável que fosse deslocalizado, ou no mínimo maximizando a construção em viaduto.
5. Km 8+000 a 9+000: interrompe longitudinalmente uma zona agrícola relevante, com um talude de grande dimensão ao Km 9+000, e implica a destruição de uma habitação na Quinta da Alfarela (km 8+670), classificado como impacte negativo muito significativo; a confirmar-se, como refere o estudo, que o desvio para nascente é inviável pela forte pendente da encosta a partir do Km 8+000, propõe-se a passagem em viaduto pelo menos parcialmente e preferivelmente evitando a destruição da habitação.

Variante B

O Relatório Síntese refere (pág. III.10) que esta variante desenvolve-se, a partir do Km 3+300, sempre acima de quintas e vinhal, para evitar afectação, o que no entanto, salvo melhor interpretação, parece não se verificar nalguns casos.

6. Km 3+600 a 4+000: atravessa área de vinha da Região Vitivinícola do Douro, e localiza-se próximo a habitação (150 m), propõe-se o afastamento para poente na direcção da encosta;
 7. Km 5+000 a Km5+500: zona de olival, e próximo da Capela da Veiga e aglomerado populacional; propõe-se o afastamento para poente na direcção da encosta;
 8. Km 5+500 a Km 6+000: extensa zona de olival, propõe-se o afastamento para poente na direcção da encosta.
- C. O estudo prevê que em fase de projecto de execução serão decididas quais as medidas minimizadoras em termos de ruído a aplicar nas situações de proximidade a habitações isoladas ou aglomerados populacionais- barreiras sonoras, piso redutor de ruído, etc. Considera-se que o impacte deste descritor é muito negativo pelo que deverá ser aplicada a totalidade das medidas passíveis de minimizar os incómodos para as populações, sem restrições por condicionalismos económicos.

A análise deste EIA foi muito facilitada pela elevada quantidade de informação, em texto e desenho, e pela sistematização cuidada na sua análise e apresentação, pelo que se considera importante destacar a excelente qualidade do trabalho desenvolvido pela equipe responsável pela elaboração do estudo.

Com os melhores cumprimentos,

O Director Regional,

Rui Martins
Director de Serviços de Valorização
Ambiental e Sustentabilidade



Direcção de Ambiente-VN Gaia
Rua Silva Tapada, 379
4430-239 VILA NOVA DE GAIA

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
☐ DG	☐ SDGFE	☐ SDGMAES	☐ SDGCLP
ASSESSORIA:			
☐ DPEA	☐ DFEWA	☐ GERA	
☐ DACAR	☐ DPCA	☐ GTIC	
☐ DALA	☐ LSA	☐ JUR	
☐ DOGR	☐ DORHFP	☒ GAIA	
☐ OUTROS:			

Exmo. Sr. Presidente da
Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira 9/9A
2610-124 Amadora

Sua referência:
1335/007/GAIA

Sua comunicação de:

Nossa referência:
509398/AM

Data:
22.01.2008

Assunto: IP2 Junqueira / Pocinho – Estudo Prévio. Processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) nº 1730. Parecer da REFER.

Exmo. Sr.,

No seguimento da solicitação expressa por esse organismo – convidando a REFER a pronunciar-se a propósito de eventuais condicionantes que devam ser consideradas nesta fase de Consulta Pública, no âmbito do processo de AIA adstrito ao projecto referido em epígrafe – foi analisada a documentação enviada, tendo em vista fazer face a esse pedido.

Após a referida análise, particularmente da cartografia apresentada, concluiu-se que as três alternativas avançadas nesta fase de Estudo Prévio intersectam a Linha do Douro nos PK aproximados 169,760 – 169,850 e 170,760.

Assim, sem prejuízo da submissão do projecto a um novo parecer da REFER na fase de Projecto de Execução, importa, desde já, que o seu desenvolvimento tenha presente a área de uso condicionado que constitui o Domínio Público Ferroviário (DPF), salvaguardando as normativas impostas pelo Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de Novembro, o qual, nos seus artigos nºs 15 e 16, consagra as imposições à construção (*zonas non aedificandi*) e às actividades exercidas nas proximidades do DPF.

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL REFER EP

Estação de Santa Apolónia
Largo dos Caminhos-de-Ferro

1149-093 LISBOA

Telef: 211 022 000 Fax: 211 022 439

Sede: Estação de Santa Apolónia LISBOA Contribuinte nº: 503933813 Registrada na CRCL com o nº 646

Sublinha-se, ainda, que a elaboração do projecto de execução obrigará a uma acção concertada entre o proponente e esta empresa, com vista à salvaguarda do cumprimento de Normas Internas da REFER – referentes ao **Retorno da Corrente de Tracção, Terras e Protecções** e aos **Condicionamentos para Projectos de Passagens Inferiores ao Caminho de Ferro e Condicionamentos para Projectos de Passagens Superiores ao Caminho de Ferro** – bem como da Portaria 784/81, de 10 de Setembro.

Com os melhores cumprimentos,



João Morais Sarmiento

Director de Ambiente

**edp**

EDP - Gestão da Produção de Energia, S.A.
 Conselho de Administração
 Av. José Malhoa, Lote A 13
 1070-157 Lisboa - PORTUGAL
 Tel. (351) 210 012 300
 Fax. (351) 210 012 480
 E-mail: geral@edpproducao.edp.pt

☐ DG	☐ SDGFS	☐ DGGGDS	☐ DGGGP
ASSESSORIA:			
☐ DPEA	☐ DPEMR	☐ GERA	
☐ DACAR	☐ DPCA	☐ GTIC	
☐ DALA	☐ LPA	☐ GJUR	
☐ DOGR	☐ DGRNFP	☒ GAIA	
OUTROS:			

À
 AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
 (A/C da Sra Sub-Directora Geral
 Engª Fernanda Santiago)
 Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal
 Ap. 7585
 2611-965 Amadora

Sua referência
 53/08/GAIA

Sua comunicação

Nossa referência

Carta 19/08/CA

Data

4 - 2 - 08

Assunto: IP2 - Junqueira / Pocinho - Estudo Prévio.
 Processo de Avaliação de Impacte Ambiental nº 1730.
 Pedido de Parecer.

Exmos. Senhores,

Em resposta à Vossa carta com a referência 53/08/GAIA, de 17 de Janeiro p.p., informamos que o traçado para o IP2 no troço Junqueira - Pocinho que é objecto do Estudo Prévio que está a ser sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental, no trecho compreendido entre o nó da Horta da Vilarça e o nó de Torre de Moncorvo, nos merece os comentários seguintes:

- O troço situado entre o nó da Horta da Vilarça e a proximidade do atravessamento do rio Sabor insere-se no mesmo corredor da solução adoptada no Projecto do Aproveitamento Hidroeléctrico do Baixo Sabor (AHBS), podendo ser considerado uma evolução deste. O traçado considerado no Estudo Prévio é, aliás, o mesmo que serviu de base ao desenvolvimento da solução apresentada no Processo de Concurso da Empreitada Geral de Construção do AHBS, solução que já foi objecto de reunião entre técnicos da EP e da EDP.
- Para o trecho situado junto ao escalão de jusante, a solução do Estudo Prévio respeita as ligações previstas para este escalão no projecto posto a concurso.
- Por outro lado, também a reformulação do traçado da estrada 325 na margem esquerda do rio Sabor, reformulação necessária devido à construção da barragem do escalão de jusante, adopta a mesma solução que é preconizada no Projecto do AHBS.

Em relação a condicionamentos às cotas a que se desenvolve o troço Junqueira - Pocinho do IP2, a EDP forneceu ao Instituto de Estradas de Portugal, em Fevereiro de 2006, as informações seguintes:

- Relativamente às cotas de máxima cheia:

1. a jusante da confluência entre a ribeira da Vilarça e o rio Sabor:

- Para a cheia com período de retorno $T=1.000$ anos ($Q_{Valeira} = 18.000 \text{ m}^3/\text{s}$) $\rightarrow N = 132,1$
- Para a cheia com período de retorno $T= 500$ anos ($Q_{Valeira} = 16.300 \text{ m}^3/\text{s}$) $\rightarrow N = 129,5$
- Para a cheia com período de retorno $T= 100$ anos ($Q_{Valeira} = 13.000 \text{ m}^3/\text{s}$) $\rightarrow N = 124,5$

2. a montante do escalão de jusante do AHBS, $N = NPA$ (nível de pleno armazenamento) = NMC (nível de máxima cheia) = 138,0;

- O NPA desta albufeira coincide com o nível de máxima cheia e situa-se à cota 138,0;
- Não há condicionamentos ao atravessamento da albufeira pelo futuro IP2;
- O atravessamento do rio Sabor a jusante do escalão de jusante deve atender à forte turbulência associada aos caudais descarregados, a qual se faz sentir, de forma mais intensa, no troço do rio Sabor situado entre Aproveitamento Hidroeléctrico do Baixo Sabor a barragem do escalão de jusante e a foz da Ribeira da Vilariça.

Verifica-se, portanto, que a solução constante do Estudo Prévio respeita os pressupostos e condicionamentos do Projecto do Aproveitamento Hidroeléctrico do Baixo Sabor, pelo que nada há a opor ao seu desenvolvimento.

Com os melhores cumprimentos, *António Castro*

Conselho de Administração



António Castro
(Administrador)



Ministério da Economia e da Inovação
Direcção-Geral de Energia e Geologia

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
☐ DG	☐ SDGFS	☐ SDGACS	☐ SDGLP
ASSESSORIA:			
☐ DPEA	☐ DPEMR	☐ GERA	
☐ DACAR	☐ DPCA	☐ GTIC	
☐ DALA	☐ LRA	☐ GJUR	
☐ DOGR	☐ DGRHFP	☒ GAIA	
☐ OUTROS:			

11 DEZ 2007
Exm.º Senhor Director-Geral

015252

Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Musgueira, n.º 9/9A-Zambujal Ap. 7585.
2611-865 Amadora

Sua referência:
/07/GAIA

Sua comunicação:

Nossa referência:

ASSUNTO: IP2 Junqueira/Pocinho-Estudo Prévio
Processo de Avaliação de Estudo de Impacte Ambiental n.º 1730
Pedido de Parecer

Relativamente à solicitação de parecer sobre o procedimento de AIA indicado em título e na sequência da análise dos elementos do EIA do projecto efectuada nos serviços verifica-se, de acordo com o desenho n.º 296/DAT/2007, que se encontra em anexo, que o projecto "IP2 Junqueiro – Pocinho – Variante A" intersecta a área do Pedido de Prospekção e Pesquisa "Kernow Mining Portugal, Sociedade Unipessoal, Lda." – PP-DM-111(Urânio) e sobrepõe-se parcialmente à Zona Alargada de Protecção da concessão de água mineral natural HM0050000 "Águas de Bem Saúde", aliás já referido no estudo apreciado.

Tendo em conta o parecer já transmitido pelo nosso ofício n.º 15334 de 20.Dez.2005, que se junta fotocópia e atendendo ao interesse deste projecto para o desenvolvimento económico regional e nacional, esta Direcção - Geral emite parecer favorável ao presente EIA.

Com os melhores cumprimentos,

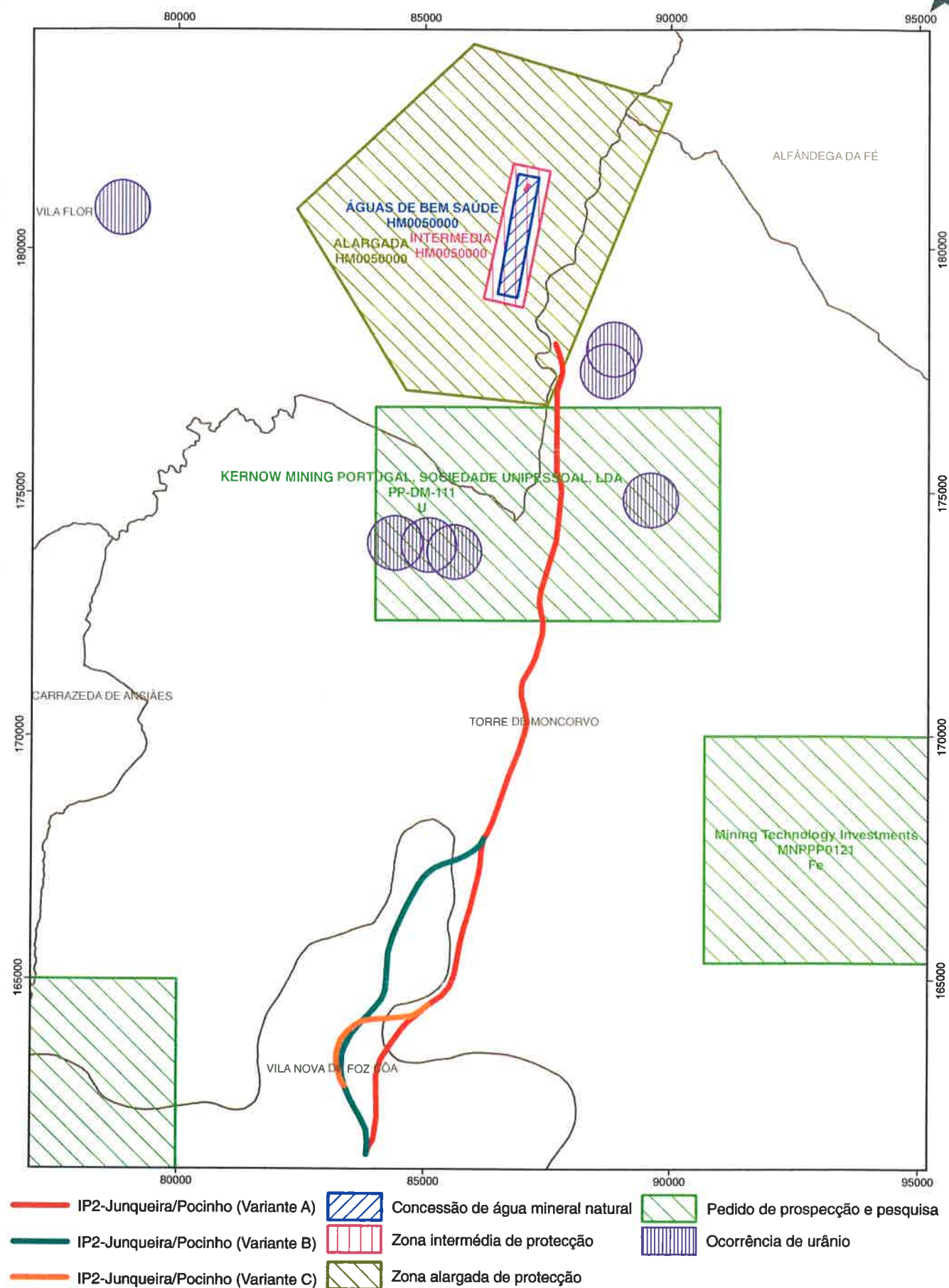
O Subdirector-Geral

Carlos A.A. Caxaria

Anexo: o citado

SP/SP

Ag. Caxaria
17.12.2007
Of. Kernow Mining - 1600/07/Caxaria



Limites Administrativos do IGP - CAOP



**Direcção Geral
de Energia e Geologia**
Divisão de Apoio Transversal

Assunto:

Avaliação de Impacte Ambiental n.º 1730
IP2 - Junqueira/Pocinho - Estudo Prévio

Escala 1:110.000

Desenho nº 296/DAT/2007

Data: 14-11-2007

Executado por:
Susana Nogueira

20.DEZ2005 015334

Exmº Senhor
Gerente da AMB&VERITAS, L.da

Av. da República, nº 59 – 7º Piso
1050-189 LISBOA

Pedido de Elementos – Projecto IP2 – Vale Benfeito/Ponte do Sabor

Pº
/DRHG

Reporto-me à carta de V. Exº com a referência C405-050706, de 6 de Julho p.p. para remeter cópia da planta com a localização do perímetro de protecção das Águas de Bem-Saúde.

Tendo em consideração que o traçado corta uma faixa da zona alargada do referido perímetro de protecção deverá ser dada especial atenção à drenagem das águas superficiais, de forma a diminuir eventuais impactos negativos nas águas subterrâneas da região.

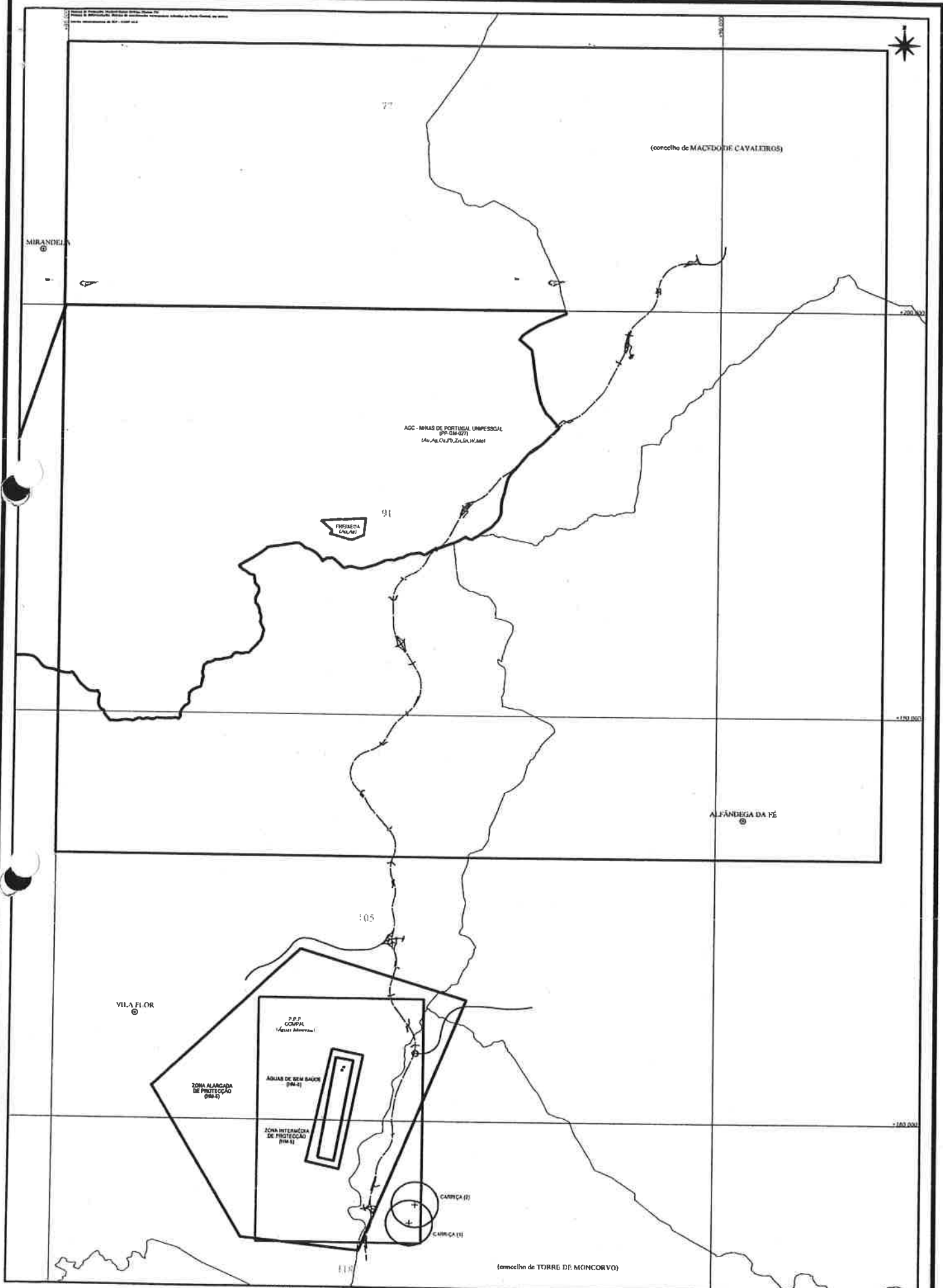
Com os melhores cumprimentos

O Chefe de Divisão de Recursos Hidrogeológicos e Geotérmicos



José Francisco Alcântara da Cruz

Anexo: o mencionado



- LEGENDA
- Trilização em Estado
 - Contorno de Preservação e Pesquisa
 - Perímetro de Preservação e Pesquisa
 - Área em Recuperação
 - Área de Exploração Potencial (novo e prata)
 - Contorno de Águas Minerais Naturais
 - Zona Imediata de Proteção de Águas Minerais Naturais
 - Zona Intermédia de Proteção de Águas Minerais Naturais
 - Zona Alargada de Proteção de Águas Minerais Naturais
 - Sede de Urbino



Assunto: **Projecto de Execução do IP2 Vale Benfeito/Ponte do Sabor**

Escala: 1/50 000
 Desenho nº: 214/DAT/2005
 Data: 2005/12/05
 Desenhado por:

APA ENTRE. 000847 '08 01 10

REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.
Av. Estados Unidos da América, 55 1749-061 LISBOA
Apartado 50316 1708-001 LISBOA

Telefone (351) 210013500 Fax (351) 210013310
webmaster@ren.pt www.ren.pt

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
☐ DG	☐ SDGFE	☐ SDGMS	☐ LHSGLP
ASSESSORIA:			
☐ DPEA	☐ DPEMR	☐ GERA	
☐ DACAR	☐ DPCA	☐ GTIC	
☐ DALA	☐ LIA	☐ GJUR	
☐ DGR	☐ DGRHFP	☒ DGGAIA	
☐ OUTROS:			

Ex.mo Sr. Director-Geral da
APA - Agência Portuguesa do Ambiente
Ministério do Ambiente, do Ordenamento do
Território e do Desenvolvimento Regional
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal
Apartado 7585 - Alfragide
2611-865 AMADORA

Sua referência
APA Of. 010025
1322/07/GAIA

Sua comunicação de
2007-11-14

Nossa referência
Carta EQPJ 2/2008

Data
8 - 1 - 08

Assunto **IP2 - Junqueira / Pocinho - Estudo Prévio**
Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 1730
Interferências com as Infra-estruturas da RNT - Rede Nacional de Transporte

Ex.º Senhor,

Na sequência do Seu Ofício, referenciado em epígrafe, e relativo ao assunto em título, cumpre-nos assinalar:

A **REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.** é, nos termos da legislação em vigor, a concessionária da **RNT - Rede Nacional de Transporte**, constituída pelas infra-estruturas da Rede de Muito Alta Tensão (subestações e linhas eléctricas de Muito Alta Tensão, com tensão nominal superior a 110kV). A referida concessão é exercida em regime de serviço público, pelo que as infra-estruturas da **RNT** têm associada, para todos os efeitos, uma servidão de utilidade pública (conforme o n.º 1 do artigo 12.º do DL 29/2006, de 15 de Fevereiro).

Por análise dos elementos recebidos do 'RESUMO NÃO TÉCNICO' do **ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL** da obra em título, **IP2 - Junqueira / Pocinho - Estudo Prévio** (incluindo o desenho de 'Esboço Corográfico', com o traçado deste lanço do IP2), verifica-se que o traçado do "IP2 - LANÇO JUNQUEIRA / POCINHO" - nos concelhos de Torre de Moncorvo (nas suas freguesias de Adeganha, de Torre de Moncorvo e de Açoreira), distrito de Bragança, e de Vila Nova de Foz Côa (na sua freguesia de Vila Nova de Foz Côa), distrito da Guarda; e abrangendo um terreno representado nas cartas militares 118 e 130 - implicará travessias envolvendo as seguintes linhas de Muito Alta Tensão da **RNT - Rede Nacional de Transporte**:

Sigla	Descrição	Constituição	Tensão [kV]	Circuito
LPN.VG1	Linha Pocinho - Valdigem 1	Simples	220	2028
LPN.VG2	Linha Pocinho - Valdigem 2	Simples	220	2057
LPN.CF1	Linha Pocinho - Chafariz 1	Simples	220	2133
LPN.CF2	Linha Pocinho - Chafariz 2	Simples	220	2134

Assim, em anexo, apresenta-se a cartografia - à escala 1:25000 - contendo a georeferenciação das linhas de Muito Alta Tensão da **RNT** no terreno correspondente à carta militar 130, isto é, o desenho LD 10606, folha 130, da **REN, SA**.

Por este desenho LD 10606/130 e pelo de 'Esboço Corográfico' do IP2 - Junqueira / Pocinho - Estudo Prévio, pode observar-se que ambas as 'Variante A' e 'Variante B', do "LANÇO JUNQUEIRA / POCINHO", interferem com o traçado das quatro linhas de Muito Alta Tensão atrás referidas: LPN.VG1, LPN.VG2, LPN.CF1 e LPN.CF2.

Registe-se ainda que o traçado em análise do "IP2 - LANÇO JUNQUEIRA / POCINHO" no terreno correspondente à carta militar 118, situa-se muito distante das infra-estruturas da **RNT**, pelo que: nos terrenos da carta militar 118, não há interferências do "LANÇO JUNQUEIRA / POCINHO" com as linhas da **RNT**.

Em face da localização em estudo para esta infra-estrutura rodoviária, e, consequentemente, das travessias e dos potenciais impactes sobre a RNT - Rede Nacional de Transporte, entende a REN - Rede Eléctrica Nacional, SA que os interessados deverão estar cientes que:

- As condições técnicas para o estabelecimento das vias rodoviárias, em observância às servidões constituídas para as infra-estruturas da RNT, encontram-se indicadas no **Decreto Regulamentar 1/92**, de 18 de Fevereiro. Dali destacam-se as disposições dos art.^{os} 91º e 92º, a saber:
 1. Para as linhas de 220kV, as distâncias dos condutores, nas condições de flecha máxima, em relação às estradas (AE's, IP's, IC's, EN's e EM's) não devem ser inferiores a 8,5m;
 2. A zona de estrada (definição do Decreto Lei 13/71), deve distar, horizontalmente, pelo menos 5m dos apoios das Linhas de Muito Alta Tensão.
- É sempre desejável que a compatibilização - em relação aos critérios anteriores - seja conseguida, no sentido de não causar modificações nas infra-estruturas da RNT. *Esta recomendação é particularmente importante para qualquer das Linhas de Muito Alta Tensão da REN, SA, cuja indisponibilização é extremamente difícil, por razões de segurança e estabilidade da RNT, bem como muito onerosa para os interessados.*
- Realça-se, ainda, a importância de ser mantida a segurança e a estabilidade dos apoios destas linhas da RNT, interferidas pelo lanço em análise, em quaisquer obras de escavação e/ou aterro dos taludes do lanço, que se efectuem nas proximidades desses apoios das linhas da RNT.
- A análise de interferências deverá ser feita, pelos serviços técnicos da REN - Rede Eléctrica Nacional, SA, sobre o projecto executivo da infra-estrutura rodoviária, com elementos topográficos suficientes (georeferenciação da via, perfis). Quando a solução de projecto implique modificações de linhas da RNT, com alteração da servidão, envolvendo a sobrepassagem ou colocação de apoios em novos proprietários, a viabilização das infra-estruturas em presença (via rodoviária em análise e infra-estruturas da RNT) estará condicionada à obtenção das necessárias autorizações dos proprietários. Chamamos a atenção de que os estudos de compatibilização com infra-estruturas da RNT devem ser resolvidos em fase de projecto, entre a REN, SA e a empresa concessionária da infra-estrutura rodoviária.

Por outro lado, informa-se, por este meio, de que foi anteriormente dado conhecimento à empresa **AMB & VERITAS, Lda.**, através do ofício 'Carta EQ 360/2006' (de 17 de Julho), da REN, SA, do qual se junta cópia em anexo, da existência de interferências do "IP2 - LANÇO JUNQUEIRA / POCINHO", para ambas as 'Variantes' em estudo, com as infra-estruturas da RNT - Rede Nacional de Transporte.

Alerta-se que, quanto às infra-estruturas da Rede de Distribuição (subestações e linhas eléctricas de Média e Alta Tensão, com tensão nominal não superior a 110 kV) existentes na região em análise e às possíveis interferências com as mesmas, deve ser consultada, de modo a garantir a Segurança de Pessoas e Bens, a empresa **EDP - Energias de Portugal** (à Rua Camilo Castelo Branco, 43 - 1050-044 LISBOA).

Com os melhores cumprimentos

REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.
Divisão Equipamento


José Feralta
(Subdirector)

Anexo: Cópia do ofício 'Carta EQ 360/2006' (de 17 de Julho), da REN, SA
Cópia do desenho LD 10606, folha 130, da REN, SA

Av. Estados Unidos da América, 55 1749-061 LISBOA
Apartado 50316 1708-001 LISBOA

Telefone (351) 210013500 Fax (351) 210013310
www.ren.pt

À
AMB & VERITAS, Lda.
Ambiente, Qualidade e Formação
/C: Alexandra Figueiredo

Av. República, 59 - 7.º
1050-189 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
C460-060619	2006-06-19	Carta EQ 360/2006	17 - 7 - 06

Assunto "IP2 - JUNQUEIRA / POCINHO"
Interferências com as Linhas de Muito Alta Tensão da REN

Ex.^{ma} Senhora,

Recebemos o S. ofício de ref.^a C460-060619, de 19-Junho-2006, sobre o assunto em título.

A **REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.** é, nos termos da legislação em vigor, a concessionária da **RNT - Rede Nacional de Transporte**, sendo esta constituída pelas infra-estruturas da Rede de Muito Alta Tensão (subestações e linhas eléctricas de Muito Alta Tensão, com tensão superior a 110kV). A referida concessão é exercida em regime de serviço público, pelo que a constituição de cada linha tem associada uma servidão de utilidade pública.

Por análise dos elementos recebidos (que incluem o desenho de Esboço Corográfico com o traçado do lanço da **IP2** em título), verifica-se que o traçado do "**IP2 - JUNQUEIRA / POCINHO**", nos concelhos de Vila Flor e de Torre de Moncorvo (distrito de Bragança) e de Vila Nova de Foz Côa (distrito da Guarda), e abrangendo um terreno representado nas cartas militares 118 e 130, irá implicar travessias envolvendo as seguintes linhas de Muito Alta Tensão da **RNT - Rede Nacional de Transporte**:

Sigla	Descrição	Constituição	Tensão [kV]	Circuito
LPNVG1	Linha Pocinho - Valdigem 1	Simples	220	2028
LPNVG2	Linha Pocinho - Valdigem 2	Simples	220	2057
LPNCF1	Linha Pocinho - Chafariz 1	Simples	220	2133
LPNCF2	Linha Pocinho - Chafariz 2	Simples	220	2134

Assim, em anexo, apresenta-se a cartografia - à escala 1 : 25 000 - contendo a georeferenciação das linhas de Muito Alta Tensão da **RNT** no terreno correspondente à carta militar 130, isto é, o desenho LD 10606/130, da **REN**. No terreno correspondente à outra carta militar (118), o traçado do "**IP2 - JUNQUEIRA / POCINHO**" não interfere com as infra-estruturas da **RNT**.

Pelo desenho LD 10606/130 e pelo desenho de 'Esboço Corográfico' do lanço "**IP2 - JUNQUEIRA / POCINHO**", pode observar-se a interferência da 'Variante A' do lanço com as linhas LPNVG1 e LPNVG2, aproximadamente ao km18+400 da 'Variante A', e com as linhas LPNCF1 e LPNCF2, aproximadamente ao km18+800 da 'Variante A'; bem como da 'Variante C' do lanço com as linhas LPNVG1 e LPNVG2, aproximadamente ao km15+700 da 'Variante C', e com as linhas LPNCF1 e LPNCF2, aproximadamente ao km16+700 da 'Variante C'.

Em face da localização em estudo para esta infra-estrutura rodoviária, e, consequentemente, das travessias e dos potenciais impactes sobre a RNT – Rede Nacional de Transporte, entende a REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A. que os interessados deverão estar cientes de que:

- As condições técnicas para o estabelecimento das vias rodoviárias, em observância às servidões constituídas para as infra-estruturas da RNT, encontram-se indicadas no *Decreto Regulamentar 1/92*, de 18 de Fevereiro. Dali destacam-se as disposições dos art.ºs 91º e 92º, a saber:
 1. Para as linhas de 220kV, as distâncias dos condutores, nas condições de flecha máxima, em relação às estradas (AE's, IP's, IC's, EN's e EM's) não devem ser inferiores a 8,5m.
 2. A zona de estrada (definição do *Decreto Lei 13/71*), deve distar, horizontalmente, pelo menos 5m dos apoios das Linhas de Muito Alta Tensão.
- É sempre desejável que a compatibilização - em relação aos critérios anteriores - seja conseguida, no sentido de não causar modificações nas infra-estruturas da RNT. *Esta recomendação é particularmente importante para qualquer das Linhas de Muito Alta Tensão da REN, cuja indisponibilização é extremamente difícil, por razões de segurança e estabilidade da RNT, bem como muito onerosa para os interessados.*
- Realça-se, ainda, a importância de ser mantida a segurança e a estabilidade dos apoios destas linhas da RNT, interferidas pelo lanço em análise, em quaisquer obras de escavação e/ou aterro dos taludes do lanço, que se efectuem nas proximidades dos referidos apoios da linha da RNT.
- A análise de interferências deverá ser feita, pelos serviços técnicos da REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A., sobre o projecto executivo da infra-estrutura rodoviária, com elementos topográficos suficientes (georeferenciação da via, perfis). Quando a solução de projecto implique modificações de linhas da RNT, com alteração da servidão, envolvendo a sobrepassagem ou colocação de apoios em novos proprietários, a viabilização das infra-estruturas em presença (vias rodoviárias e infra-estruturas da RNT) estará condicionada à obtenção das necessárias autorizações dos proprietários. Chamamos a atenção de que os estudos de compatibilização com infra-estruturas da RNT devem ser resolvidos em fase de projecto, entre a REN, SA e a empresa concessionária da infra-estrutura rodoviária.

Quanto às infra-estruturas da Rede de Distribuição (subestações e linhas eléctricas de Média e Alta Tensão, com tensão não superior a 110kV) que existam na região e às possíveis interferências com as mesmas, deverá ser consultada a empresa EDP – *Energias de Portugal* (à Rua Camilo Castelo Branco, 43 – 1050-044 LISBOA).

Com os melhores cumprimentos

REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.
Divisão Equipamento

Jorge Liça
(Director)

LEGENDA :

TENSÕES	}		400 kV
			220 kV
			150 kV

A	Correcção da LTPN	J.Tavares	M.Severina	M.Severina	28/06/05
B	Alterações diversas	Alcide	M.Severina	M.Severina	26/01/2007
Revisão	Designação	Des.	Verif.	Aprov.	Data

Desenhado	Alcide Silva
Verificado	Manuel Severina
Estado	Released
	Manuel Severina
Data	1/26/2007

LINHAS DA REDE NACIONAL
DE TRANSPORTE

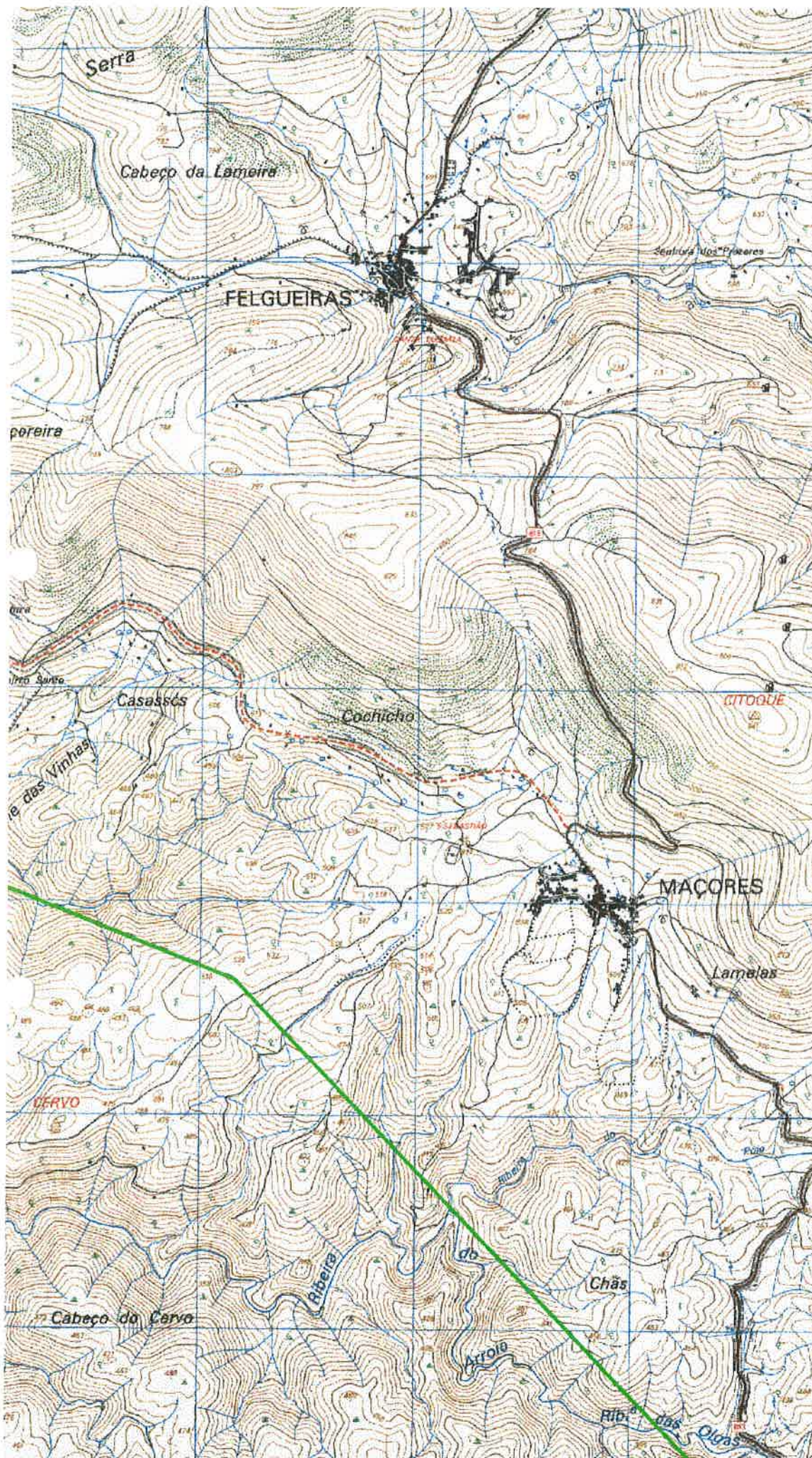


Rede Eléctrica Nacional, S.A.
DIVISÃO EQUIPAMENTO

Desenho N° LD10606

Revisão	B	Formato	A1	N° folha	130
---------	---	---------	----	----------	-----

Escala 1/25000



A	Co
B	Al
Revisão	

Desenhado	Alcide Si
Verificado	Manuel S
Estado	Release
	Manuel S
Data	1/26,

