1746

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	IP3 – Mealhada/Viseu (IP5) e IC12 – A1/IP1 (Mealhada)/Santa Comba Dão		
Tipologia de Projectos:	Anexo I, n.º 7 alínea a) – Construção de auto-estradas	**Fase em que se encontra o Projecto:**	Estudo Prévio
Localização:	Concelhos de Cantanhede, Anadia, Mealhada, Mortágua, Santa Comba Dão, Tondela e Viseu		
Proponente:	EP - Estradas de Portugal, SA		
Entidade licenciadora:	EP - Estradas de Portugal, SA		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente		**Data: 20 de Março de 2008**

Decisão	**Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada** às seguintes soluções/alternativas: • IP3 – Mealhada/Viseu (IP5) o Troço 1: Solução 2 o Troço 2: Solução 2 o Troço 3: Solução 1 o Troço 4: Solução 1 o Ligação a Tondela: Alternativa 1 • IC12 – A1/IP1 (Mealhada)/Santa Comba Dão o Entre a A1/IP1 e o Nó da Mealhada: Solução 1 o Ligação a Mortágua: Solução 1.2 o Ligação a Santa Comba Dão: Solução 2.2 + Solução 1.1/1.2
Condicionantes da DIA:	1. Integração no Projecto de Execução das condicionantes indicadas na secção A) das Condições para licenciamento ou autorização do projecto, constantes na presente DIA, e demonstrar a sua adopção em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE). 2. À concretização no RECAPE das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização (em consonância com as directrizes indicadas na presente DIA), constantes da presente DIA, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração. 3. Compatibilização com os instrumentos de gestão territorial em vigor. 4. Compatibilização com o Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN), ao abrigo do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 180/2006, de 6 de Setembro. 5. Apresentação de parecer prévio favorável da Comissão Regional da Reserva Agrícola, para utilização não agrícola de solos integrados na Reserva Agrícola Nacional (RAN), nos termos do n.º 1 do artigo 9º do Decreto-Lei n.º 196/89, de 14 de Junho, na sua redacção actual.
Elementos a entregar em fase de RECAPE	1. Elaborar o Projecto de Integração Paisagística (PIP), por forma a minimizar os impactes negativos da obra e assegurar a integração da infra-estrutura rodoviária na paisagem. O PIP deverá prever a recuperação e integração paisagísticas de todas as áreas intervencionadas, incluindo locais de estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, etc. 2. Elaborar um Projecto de Medidas de Minimização de Ruído, o qual deverá dar cumprimento às exigências e requisitos definidos no Regulamento Geral do Ruído

(RGR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro.

3. Realizar um estudo hidrogeológico específico, na zona do Aquífero Cársico da Bairrada, no Sistema Aquífero da Serra do Buçaco e na zona aluvionar da ribeira de Mortágua, no qual deverão ser determinados e caracterizados com maior rigor os aspectos qualitativos dos recursos hídricos subterrâneos existentes, que nesta fase se apresentam muito generalistas e simplistas. Será, também, essencial determinar o sentido de fluxo subterrâneo para apoiar, entre outras, a definição dos melhores locais de descarga das águas de escorrência com vista à protecção das captações de abastecimento público.

4. Elaborar um Programa de Gestão de Resíduos em Obra, em consonância com os princípios da responsabilidade pela gestão e da regulação da gestão de resíduos, consignados na legislação em vigor, atendendo ainda aos seguintes aspectos principais:

   a) Identificar e classificar os diferentes tipos resíduos através dos códigos da Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março).

   b) Aplicar os princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos.

   c) Garantir as condições técnicas adequadas nas operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, em salvaguarda dos valores ambientais e da saúde.

   d) Assegurar o encaminhamento para destino final adequado.

   O programa deverá atender, em especial, à gestão dos resíduos perigosos, dos fluxos específicos de resíduos e dos solos e das rochas não contaminados provenientes de operações de escavação quando constituam resíduos.

   O Programa deverá ainda contemplar os requisitos e os procedimentos que assegurem a correcta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas.

5. Independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização, a apresentar no âmbito do RECAPE, este relatório deverá apresentar um inventário das mesmas, separadas por cada fase (fase prévia à construção, fase de construção, fase de conclusão da obra e fase de exploração), incluindo o respectivo local de aplicação, calendarização e entidade responsável pela sua implementação. O referido inventário deverá constituir um documento autónomo, por forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente em auditorias.

Condições para licenciamento ou autorização do projecto:

A) Condicionantes para o Projecto de Execução:

A1) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido adoptando as melhores soluções técnicas para a minimização das interferências com as actuais vias rodoviárias em serviço.

A2) O traçado deverá ser estabelecido em conformidade com os requisitos definidos pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP, no que diz respeito às actividades exercidas nas proximidades do domínio público ferroviário.

A3) O traçado da Solução 1 do IC12 entre a A1/IP1 e o Nó da Mealhada deverá ser estabelecido, por forma a compatibilizar-se com as infra-estruturas a seguir indicadas, devendo para o efeito ser contactada a Câmara Municipal de Mealhada:

a) A Variante Cardal/Ventosa do Bairro, intersectada próximo da PA1.

b) A conduta elevatória de esgotos que liga a estação elevatória de Ventosa do Bairro à ETAR da Mealhada, ao km 2+200.

c) A conduta distribuidora de água que alimenta a povoação do Salgueiral, ao km 3+900 na zona do túnel do Cabeço Redondo

A4) O traçado da Solução 1 do IC12 entre a A1/IP1 e o Nó da Mealhada deverá ser estabelecido, por forma a minimizar a afectação da Vinha, atendendo em particular às seguintes situações:

a) Quinta do Barro Soalheiro, junto ao Nó de Sernadelo.

b) Quinta do Carvalhinho.

c) Vinha com 4 ha localizada no Sabarrô.

A5) O traçado da Solução 2 do IP3 no concelho de Mortágua deverá ser estabelecido, por forma a compatibilizar-se com as infra-estruturas a seguir indicadas, devendo para o efeito ser contactada a Câmara Municipal de Mortágua:

a) O depósito de abastecimento de água de Maceira (PA 4).

b) O caminho florestal entre as povoações de Felgueira e Rio Milheiro, na Serra do Zebro, relativamente às Soluções 2.1 e 2.2 do IC12 na ligação a Santa Comba Dão.

c) O restabelecimento da EM entre Anceiro (Mortágua)/Escoural (Anadia), nos km 7+500 a 8+000.

d) O restabelecimento da EN 334-1 (PS6), que não é o mais adequado para uma via com a importância e volume de tráfego que a caracterizam.

A6) Os traçados da infra-estrutura deverão ser estabelecidos, por forma a compatibilizar-se com o projecto da futura "Ecopista", que irá ocupar todo o antigo ramal ferroviário que liga Santa Comba Dão a Viseu e cujo perfil médio transversal é de 4 metros, devendo para o efeito ser contactados os municípios de Santa Comba Dão, Tondela e Viseu.

A7) O traçado da ligação entre o Nó de S. Miguel de Outeiro e o Nó de Parada de Conta (actual IP3) deverá ser estabelecido, por forma a minimizar a afectação da encosta de Nossa Senhora das Candeias, devendo ser restabelecidos os caminhos existentes.

A8) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido, por forma a minimizar a afectação dos estabelecimentos industriais existentes, acautelando eventuais futuras ampliações, bem como das áreas de concessão de recursos minerais, em particular, a Área Cativa para a exploração de argilas de Águeda – Anadia e o Jazigo de Urânio de Gestosa. Nestas áreas, deverá ser salvaguardado o desenvolvimento da exploração dos recursos geológicos e deverão ser estabelecidos procedimentos para o período que medeia a elaboração do projecto e o início das obras, de forma a permitir o acesso expedito à actividade de exploração dos recursos nas áreas afectadas.

A9) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido, por forma a minimizar a afectação da Zona de Protecção Alargada das Águas da Cúria, devendo ser contactado o Director Técnico do recurso hidromineral HMALV0570, por forma a definir um sistema de drenagem eficaz com a implementação de um sistema de monitorização sistemática qualitativa e quantitativa dos efluentes, no troço que se sobrepõe à zona alargada do perímetro de protecção.

A10) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação do Centro Experimental do Tojal Mau.

A11) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação das captações, devendo ser respeitados os perímetros de protecção em observância das disposições do Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de Setembro, na sua redacção actual.

A12) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação das áreas que estão sujeitas a risco de inundação (tendo em conta a cheia centenária).

A13) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação da zona de protecção da albufeira da Aguieira, nomeadamente os potenciais fenómenos erosivos e consequentemente o arrastamento de material sólido para a albufeira.

A14) No âmbito do projecto de drenagem, deverão ser adoptadas as seguintes directrizes:

a) As linhas de água deverão ser restabelecidas com passagens hidráulicas (PH) que apresentem secções em número impar.

b) O restabelecimento das linhas de água afectadas deve ser efectuado de forma a assegurar a continuidade entre a PH e o leito natural da linha de água.

c) Os pilares dos viadutos deverão ser dotados de configuração hidrodinâmica e orientados de acordo com o sentido preferencial de escoamento, devendo ser colocados de molde a não interferirem com o leito menor e as margens do curso de água, nem com o escoamento.

d) Os vãos a adoptar nos viadutos não deverão constituir obstáculo ao escoamento de caudais de cheia, devendo evitar-se que no seu espaçamento se depositem materiais de grande porte.

e) Na zona do atravessamento da albufeira da Aguieira, deverá garantir-se que as águas provenientes da plataforma não afectam a qualidade da água, uma vez que esta albufeira é origem de água para abastecimento

público.

A15) Na fase anterior à elaboração do Projecto de Execução, proceder:

a) À relocalização dos elementos patrimoniais mal implantados e à integração dos que se encontram em falta;

b) À prospecção arqueológica sistemática ao longo da solução escolhida, num corredor com 200 metros para cada lado do eixo da via (exceptuando os troços comuns já prospectados anteriormente). Mediante os resultados desta prospecção e sempre que se preveja a afectação de qualquer vestígio arqueológico, devem ser efectuados acertos da via dentro do corredor, antes de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas mecânicas, manuais, ou a escavação integral dos vestígios afectados.

A16) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido com recurso a critérios de integração paisagística, nomeadamente de adaptação ao relevo e ao uso do solo existente, por forma a minimizar a intrusão visual que a mesma introduzirá no território, com principal incidência nas zonas urbanas e nas zonas de atravessamento dos vales e linhas de água, onde se verifica maior número de observadores e onde a amplitude visual é mais elevada, bem como de outras zonas que se encontrem expostas a partir de aglomerados populacionais e de vias de comunicação.

A17) Proceder ao estudo detalhado das vias e caminhos interceptados, dos restabelecimentos a efectuar e da rede de caminhos paralelos a construir, por forma a minimizar e compensar o efeito de barreira introduzido pela nova infra-estrutura rodoviária e garantir a livre circulação de veículos, pessoas e animais e o acesso a todas as propriedades.

A18) A concretização destas condicionantes deverá ser apresentada detalhadamente no RECAPE.

B) Medidas de Minimização

B1) O RECAPE deverá apresentar uma carta de condicionantes à localização do(s) estaleiro(s)/outras instalações de apoio à obra.

B2) O RECAPE deverá apresentar a programação detalhada da fase de construção, discriminando, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar para as acções de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatação/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos, e recuperação das áreas intervencionadas.

B3) O RECAPE deverá concretizar as condições técnicas de que será(ão) dotado(s) o(s) estaleiro(s), por forma a garantir a adequação das áreas destinadas ao armazenamento dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para armazenamento temporário, tratamento ou eliminação em operadores devidamente licenciados/autorizados para o efeito.

B4) O RECAPE deverá concretizar o conjunto das medidas orientadoras para o plano de acessos, no sentido de:

a) minimizar a intervenção nos solos classificados como RAN e REN;

b) limitar a largura das vias;

c) garantir o acesso às propriedades, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, sempre que os acessos existentes sejam interrompidos;

d) garantir a desactivação dos acessos abertos que não tenham utilidade posterior, bem como a recuperação das áreas afectadas.

B5) O RECAPE deverá concretizar de modo discriminado, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização relativas ao factor Solos e Uso do Solo, no que diz respeito à prevenção da poluição e à garantia de reutilização dos bons solos agrícolas afectados pelas operações de construção.

B6) O RECAPE deverá definir as medidas que garantam o cumprimento das disposições legais em matéria de:

a) Protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho);

b) Corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha, ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 (Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio);

c) No âmbito do sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios, obrigação da gestão do combustível ao longo da infra-estrutura rodoviária, numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 m (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho).

B7) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Geologia, nomeadamente no que diz respeito:

a) À minimização dos impactes nas formações geológicas, decorrentes da utilização de explosivos;

b) À reutilização dos materiais resultantes da escavação;

c) À utilização de materiais de empréstimo de áreas de extracção actualmente em funcionamento e devidamente licenciadas, em detrimento da instalação de novas explorações.

B8) O RECAPE deverá concretizar de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Recursos Hídricos.

B9) O RECAPE deverá concretizar de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Qualidade do Ar, nomeadamente no que diz respeito à redução da emissão e dispersão de poeiras.

B10) O RECAPE deverá concretizar de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Ambiente Sonoro, nomeadamente no que diz respeito às operações de desmonte com recurso a cargas explosivas e à necessidade das populações serem informadas da data e local da ocorrência com a devida antecedência.

B11) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Socioeconomia, atendendo nomeadamente aos seguintes aspectos:

a) Definição de um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de informação sobre o projecto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra;

b) Definição das condições que garantam a divulgação atempada, junto das populações dos locais a intervencionar e da respectiva calendarização dos trabalhos, bem como da afectação de serviços (rede de rega, telecomunicações, electricidade, água, etc.) com a devida antecedência e com a informação necessária (período e duração da afectação).

B12) O RECAPE deverá formular medidas específicas para os impactes gerados pela construção dos Nós e estas devem reportar-se às fases de construção e de exploração.

B13) O RECAPE deverá prever para a obra, no que diz respeito ao factor Património, as seguintes medidas gerais:

a) Efectuar a prospecção arqueológica sistemática, após desmatação, das áreas de incidência de reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, bem como das áreas de estaleiros, depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas;

b) Efectuar o acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatação. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes;

c) Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os achados móveis efectuados no decurso destes trabalhos deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela;

d) Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, havendo a obrigação legal de comunicar de imediato ao IGESPAR.I.P as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos a serem afectadas têm que ser integralmente escavadas. Os trabalhos arqueológicos deverão seguir uma metodologia compatível com a natureza do achado, tendo em conta a hierarquização da sua importância científica e patrimonial, procedendo-se à sua avaliação, registo (cartografia, desenho e fotografia) e eventual remoção;

e) As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas in situ, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação;

f) Durante a obra sinalizar todas as ocorrências patrimoniais que se situem a menos de 100 m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto aos trabalhos. Sempre que se considere tecnicamente adequado, deverá proceder-se igualmente à vedação permanente destas ocorrências;

g) Incluir no Caderno de Encargos todas as medidas dirigidas para a fase de obra referentes ao Património;

h) Integrar no Caderno de Encargos da Obra, a Carta de Condicionantes à localização dos Estaleiros, manchas de empréstimo e depósito, com a implantação dos elementos patrimoniais identificados.

B14) O RECAPE deverá, ainda, garantir o cumprimento do conjunto de medidas de minimização específicas que a

seguir se discriminam:

Medidas de Minimização Específicas

Designação	Medidas
Mancha de Dispersão de Materiais (Elementos Patrimoniais A2 a A9) incluindo o Elemento Patrimonial não localizado no EIA - Alto da Ventosa (CNS 1098); Elemento Patrimonial 2 – Possível Necrópole de Sepins; Elemento Patrimonial D4 – Vestígios de cerâmica de Fornos Romanos; Elemento Patrimonial E3 – Linhares (Arqueológico, Habitat Calcolítico/Bronze).	a) Após raspagem superficial do terreno, devidamente acompanhada por arqueólogo, deverá proceder-se à avaliação/delimitação arqueológica dos sítios de modo a permitir a adequação do traçado à sua salvaguarda. b) Sinalização e vedação das ocorrências assegurando assim a inexistência de trabalhos na área vedada. c) Ripagem do traçado de forma a não afectar directamente as ocorrências referidas neste ponto. d) Se for demonstrada inequivocamente a inevitabilidade de afectação dos vestígios deverá proceder-se à escavação arqueológica integral da área afectada pelo projecto e à delimitação da restante zona, assegurando assim a sua protecção em relação à obra.
Elemento Patrimonial C6 – Leira Grande (Marco romano deslocalizado) e CNS 14389 – Poço (Marco Romano) mal localizado no EIA.	a) Após a avaliação arqueológica do local bem como efectuado o registo científico completo dos elementos (documentação gráfica e fotográfica) e confirmando tratar-se, efectivamente, de elementos isolados que não poderão ser mantidos *in situ* por impossibilidade inequívoca do projecto, deverão os mesmos ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.
Elemento Patrimonial A – Azenha do Cabril – (Edificado/Etnográfico).	Na presente fase do projecto não é possível identificar se este Elemento Patrimonial será demolido ou se poderá ser preservado sob a ponte do rio Criz. Assim deverá proceder-se da seguinte forma: a) Deverá garantir-se um perímetro de segurança de, pelo menos, 10 metros durante a execução da obra, assegurando assim a inexistência de trabalhos na área vedada. De referir que habitualmente estas pequenas azenhas estão associadas a outros elementos patrimoniais como canais e tanques. b) Se for demonstrada inequivocamente a inevitabilidade de afectação deste elemento patrimonial, deverá proceder-se primeiro a uma limpeza dos terrenos de modo a efectuar o reconhecimento da estrutura e possíveis elementos associados, devendo ser tomadas medidas que se adaptem ao valor patrimonial da totalidade do património em causa, compreendendo a execução de tarefas de registo em campo com a elaboração de uma memória descritiva (incluir recolha de testemunhos orais e pesquisa bibliográfica), caracterização arquitectónica e funcional, registo fotográfico pormenorizado e desenho de toda a estrutura apoiada num levantamento topográfico, procurando assim definir um enquadramento histórico-cultural e social do património em causa. c) Devem, ainda, ser contactadas as entidades municipais de modo a que, se possível, se proceda à recolha de elementos que possam ter enquadramento em eventuais núcleos museológicos.

B15) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, os critérios de integração paisagística, nomeadamente de adaptação ao relevo e ao uso do solo existentes, por forma a minimizar a intrusão visual nas zonas onde a amplitude visual é mais elevada e nas zonas que se encontrem expostas a partir de aglomerados populacionais e de vias de comunicação.

B16) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Sistemas Ecológicos, nomeadamente no que diz respeito à protecção da flora, fauna e habitats.

B17) O RECAPE deverá estudar e aprofundar o conjunto de medidas necessárias, para a protecção da fauna na fase de exploração, nomeadamente as seguintes:

a) Aumento da permeabilidade da infra-estrutura, através da adaptação para a fauna de passagens hidráulicas e passagens agrícolas, bem como da eventual adopção de passagens dedicadas para a fauna, por forma a reduzir o risco de atropelamento e o isolamento genético das espécies.

b) Definição das características das vedações, ajustando-as às condicionantes impostas pela fauna (utilização de malha progressiva), tendo em conta as questões de conservação das espécies e da própria segurança rodoviária.

Para garantir a análise e validação das questões referidas, deverá o proponente obter um parecer junto de entidade independente de reconhecido mérito e competência técnica nestas matérias.

B18) Até à recepção provisória da obra deverão estar adequadamente restabelecidas as ligações intersectadas e recuperados os acessos temporários, bem como as estradas e caminhos danificados, a(s) área(s) de estaleiro(s) e outras instalações de apoio à obra.

B19) As medidas de minimização específicas para a fase de obra deverão ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projecto.

B20) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização e programas específicos a adoptar, na fase de exploração, para os diferentes factores ambientais avaliados no EIA e devendo pormenorizar as medidas genéricas indicadas no mesmo para esta fase, tomando também em consideração o Parecer da Comissão de Avaliação (Março de 2008).

C) Programas de Monitorização

O RECAPE deverá apresentar os programas de monitorização, de forma pormenorizada e completa, tendo em consideração, pelo menos, as directrizes a seguir apresentadas:

C1) Programa de Monitorização de Recursos Hídricos (superficiais e subterrâneos)
Deverá ser desenvolvido, conforme as directrizes preconizadas no EIA, no que se refere aos parâmetros a monitorizar, locais de amostragem e à periodicidade. Com base nos resultados obtidos, deverá verificar-se da necessidade de implementação de um sistema de tratamento de águas de escorrência.
Em relação aos recursos hídricos subterrâneos, para além do referido, deverá considerar-se a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra. Em particular, deverão ser seleccionadas as captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público próximas do traçado da via. Os pontos de amostragem deverão ser representados em cartografia digital e georeferenciada. Os dados da monitorização deverão ser também enviados em formato digital. O programa deve ser revisto em função dos resultados, podendo efectuar-se ajustes, em termos de parâmetros, periodicidade ou pontos de água a monitorizar, bem como de estudos desenvolvidos que imponham novos critérios, sujeitos a prévia aprovação pela Autoridade de AIA.
O programa deverá incluir uma campanha antes do início das obras, de forma a constituir a situação actual. Os valores resultantes do plano de monitorização deverão ser analisados, tendo por base a legislação vigente que estabelece as normas, critérios e objectivos de qualidade, tendo em conta o fim a que a água se destina (Decreto-Lei n.º 236/98, de 01 de Agosto e Decreto-Lei n.º 243/2001, de 5 de Setembro)

C2) Programa de Monitorização da Qualidade do Ar
Deverá ser desenvolvido conforme as directrizes apresentadas no EIA

C3) Programa de Monitorização do Ruído
Deverá ser desenvolvido conforme as directrizes apresentadas no EIA, considerando-se que o conjunto de pontos a monitorizar na fase de exploração deverá ter em conta:

a) os valores limite impostos pelo RGR;
b) as alterações, em termos de projecto de medidas de minimização, decorrentes do cumprimento da legislação aplicável.

C3) Programa de Monitorização da Componente Biológica

Deverá ser desenvolvido conforme as directrizes apresentadas no EIA, com o objectivo de conhecer a evolução da vegetação na envolvente do traçado, a contabilização dos atropelamentos e a utilização das passagens para a fauna.

Validade da DIA:	20 de Março de 2010

Entidade de verificação da DIA:	Autoridade de AIA

Assinatura:	O Secretário de Estado do Ambiente Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)

ANEXO

Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:	Prazos processuais: ▪ Início do procedimento de AIA a 17/07/2007 ▪ Nomeação da CA: 26/07/2007 (Ofício Circular da APA nº 003941) ▪ Suspensão dos prazos: 07/09/2007 a 12/11/2007 (pedido de elementos adicionais) ▪ Conformidade do EIA: 16/11/2007 ▪ Consulta Pública: 29/11/2007 a 25/01/2008 (40 dias úteis) ▪ Elaboração do Parecer Final e envio da proposta de DIA para a tutela a 19 de Março de 2008. Procedimentos utilizados pela CA: ▪ Análise global do EIA por forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, e do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. ▪ Solicitação de informação complementar ao proponente no sentido de serem clarificadas algumas questões sobre o próprio projecto, nomeadamente em matéria de calendarização das suas diferentes fases e da articulação local e regional com a rede rodoviária existente e prevista, mas também sobre os factores ambientais "Geologia", "Recursos Hídricos", "Ruído", "Ordenamento do Território e Condicionantes" e "Património", para além da reformulação do Resumo Não Técnico. ▪ Análise sectorial do EIA, complementada com a consulta dos instrumentos de gestão territorial em vigor para a área em estudo. ▪ Solicitação de pareceres a entidades externas à CA, designadamente ao Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB, IP), à Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF) e à Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), por forma a melhor habilitar a análise da CA em algumas áreas específicas. ▪ Realização de uma visita de reconhecimento aos traçados da infra-estrutura em análise, nos dias 3 e 4 de Dezembro de 2007, em colaboração com técnicos da EP – Estradas de Portugal, SA e da equipa que realizou o EIA. ▪ Realização da Consulta Pública e análise dos seus resultados. ▪ Realização de seis reuniões de trabalho (cujos assentos fazem parte do respectivo processo na APA), visando a verificação da conformidade do EIA, bem como a integração no Parecer da CA das diferentes análises sectoriais e específicas e dos resultados da Consulta Pública, para além da discussão das seguintes temáticas principais: objectivos do projecto, caracterização da situação existente, identificação e avaliação dos impactes e definição das medidas de minimização. ▪ Realização de uma reunião técnica específica com a EP – Estradas de Portugal, SA, com o objectivo de esclarecer questões sobre os elementos adicionais solicitados, ainda na fase de verificação da conformidade do EIA. ▪ Definição de uma estrutura do Parecer da CA tendo em conta os pontos referidos anteriormente e demonstrativa das várias etapas do processo de avaliação, com ênfase na avaliação dos impactes e na definição de medidas de minimização tendo em vista a selecção da melhor alternativa, e orientada para o apoio à tomada de decisão. Resumo dos pareceres das entidades externas consultadas: A Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), refere que deverá ser salvaguardado o desenvolvimento da exploração dos recursos geológicos na área cativa, nas áreas de concessão mineira, de pedido de concessão e do contrato de prospecção e pesquisa. Considera que deverão ser estabelecidos procedimentos para o período que medeia a elaboração do projecto e o início das obras, por forma a permitir o acesso

	expedito á actividade de exploração dos recursos nas áreas afectadas e que deverá ser garantida a preservação do potencial de matéria prima com carácter estratégico que constituem os jazigos de urânio. Relativamente à afectação da concessão da água da Cúria, informa da necessidade do Director Técnico do recurso hidromineral HMALV0570 acompanhar os trabalhos, por forma a ser estabelecido um sistema de drenagem eficaz com a implementação de um sistema de monitorização sistemática qualitativa e quantitativa dos efluentes, no troço que se sobrepõe à zona alargada do perímetro de protecção. A Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF) refere que os traçados previstos não afectam áreas submetidas a regime florestal, alertando para a necessidade de cumprir com o Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho (medidas de protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira), com o Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho (sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios) e com Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio (corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha, ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha).
Resumo do resultado da consulta pública:	No período em que decorreu a Consulta Pública foram recebidos na Agência Portuguesa do Ambiente 59 pareceres e 2 abaixo-assinados. Os resultados encontram-se expressos no ponto 7 do parecer da CA (páginas 53 a 62).
Razões de facto e de direito que justificam a decisão:	A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos. O Estudo Prévio do IP3 – Mealhada/Viseu (IP5) e IC12 – A1/IP1 (Mealhada)/Santa Comba Dão incide sobre o lanço do IP3 entre o Nó da Mealhada (Nó do IP3 com o IC2 – Coimbra/Oliveira de Azeméis) e Viseu (Nó do IP3 com o IP5 actualmente em exploração), e o lanço do IC12 entre a A1/IP1 na zona da Mealhada e Santa Comba Dão, onde se articula com o IC12 em exploração. Encontram-se previstas ligações a Mortágua, Santa Comba Dão e Tondela. Os lanços rodoviários perfazem em conjunto uma extensão de cerca de 80 km. Actualmente, o troço do IP3 entre Mealhada e Viseu apresenta um volume de tráfego elevado, quer de ligeiros quer de pesados, prestando níveis de serviço B e C, não compatíveis com o desempenho desejado, associado a um traçado com características geométricas modestas, tanto em planta como em perfil longitudinal e perfil transversal, incompatíveis com uma auto-estrada. Por outro lado, o actual IP3 apresenta problemas de sinistralidade, tendo-se já implementado medidas para reduzir a frequência de ocorrência de acidentes, mas também a gravidade dos mesmos, como, por exemplo, a implantação de separador rígido do tipo New Jersey em alguns troços de maior perigosidade, medidas estas que, segundo os especialistas, assumem um carácter essencialmente paliativo face às questões de fundo do IP3. Perante este quadro, foi definido que o futuro IP3 assumiria um corredor distinto do ocupado pelo actual IP3, sendo este último abandonado, posteriormente, como itinerário principal. No que se refere ao IC12 verifica-se actualmente que o concelho de Mortágua e a respectiva sede de concelho se encontram penalizados, uma vez que a articulação com Coimbra e/ou com a A1/IP1 obrigam a acréscimos de percurso significativos, dada a localização periférica que este concelho apresenta relativamente à rede rodoviária nacional. Por outro lado, a EN 234, entre a Mealhada e Santa Comba Dão, apresenta actualmente um traçado com características modestas, com forte sinuosidade e com um perfil transversal reduzido, atravessando com frequência pequenos núcleos

habitacionais, bem como as sedes concelhias de Santa Comba Dão, Mortágua e Mealhada, o que lhe confere um carácter heterogéneo, com trechos de via em ambiente urbano.

Surge, ainda, a necessidade de uma melhoria ao nível de acessos ao IP3 permitindo a redução dos tempos de percurso, promovendo uma maior coesão territorial e aproximando a partir da acessibilidade à A1/IP1, o litoral e os grandes pólos urbanos de Lisboa e Porto.

Nesta óptica, a construção do Lanço do IC12 – A1/IP1 (Mealhada)/Santa Comba Dão visa colmatar aquelas deficiências, permitindo não só a redução da distância a percorrer (e, consequentemente, a diminuição do tempo de percurso), em condições de qualidade e conforto substancialmente superiores às existentes actualmente, como também promover a melhoria das acessibilidades às sedes de concelho de Mortágua e Santa Comba Dão.

Neste sentido, os pressupostos utilizados no presente Estudo Prévio foram:

- A definição de traçados para uma auto-estrada, com portagens "inteligentes", considerando uma velocidade base de 120 km/h.
- A articulação da nova auto-estrada com a rede rodoviária existente e/ou prevista, nomeadamente com a rede principal e complementar, em particular com a A1/IP1, IC2, o próprio IC12, IP3 actual e o IP5/A25.
- O estudo da ligação da nova auto-estrada com centros urbanos de importância concelhia, como são exemplos Mortágua, Santa Comba Dão e Tondela.

Em resultado do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), e da análise específica elaborada, constata-se que os principais impactes positivos do Projecto (traduzindo os seus próprios objectivos), se farão sentir na fase de exploração, ao nível socioeconómico regional e local, perspectivando-se, a esta escala, novos potenciais de organização e localização de actividades económicas e de aumento da capacidade de atracção de novas infra-estruturas e equipamentos. Estes impactes positivos poderão ainda reflectir-se numa escala nacional, se considerado o ponto de vista da sustentabilidade ambiental e energética da função transporte, em matéria de poupanças de tempo e redução da sinistralidade. De facto:

- O lanço do IP3 constituirá uma infra-estrutura de transporte relevante para a qualificação e organização da rede viária regional, para além de promover a valorização dos centros urbanos directamente servidos, proporcionando um maior equilíbrio urbano à região;
- A interligação deste troço do IP3 com o IC2, IC12, IP5 e A1, determinará, de forma estruturante, o ordenamento de toda a região, privilegiando a acessibilidade às sedes de concelho, ou seja a Mortágua, Santa Comba Dão, Tondela e Viseu;
- A nível regional, o projecto contribuirá para a criação de uma estrutura coesa em termos dos tráfegos, para o descongestionamento das vias e para a integração territorial do interior, para além de concretizar parte das ligações em falta na rede principal rodoviária, reduzindo desta forma os tempos e custos médios de percurso, aproximando as populações e promovendo o desenvolvimento das actividades económicas;
- A transformação do actual IP3, entre a A1 e Viseu, numa via com características de auto-estrada, perspectiva melhorias importantes no que diz respeito ao número de acidentes com vítimas, cujos benefícios são sobretudo de carácter social, mas que inclui também uma componente económica não desprezável;
- O troço do IC12 - Ligação do IP3 à Santa Comba Dão e Ligação do IP3 a Mortágua irá potenciar a melhoria das funcionalidades urbanas, ao facilitar a acessibilidade às sedes concelhias, contribuindo cumulativamente para melhorar a circulação das vias rodoviárias locais.

Como em qualquer infra-estrutura de transporte terrestre, a maioria dos impactes negativos identificados irá iniciar-se na fase de construção (duração prevista de cerca

de três anos), considerando-se, no entanto, que os principais efeitos negativos poderão ser eficazmente minimizados se utilizadas regras de boas práticas nas actividades de construção e desde que sejam adoptadas medidas de minimização adequadas.

De referir, que na fase de exploração incidirão também um conjunto relevante de impactes negativos, alguns com um carácter irreversível, nomeadamente na geomorfologia (alteração do relevo natural), recursos minerais (atravessamento da área cativa para a exploração de argilas de Águeda – Anadia, interferência com o jazigo de Urânio de Gestosa no concelho de Santa Comba Dão, e atravessamento da Zona de Protecção Alargada das Águas da Cúria), solos e usos do solo (ocupação do solo e alteração do uso actual, afectação da REN e da RAN, afectação do Centro Experimental do Tojal Mau, afectação de áreas de vinhas, de eucalipto e de pinheiro bravo), recursos hídricos (aumento do escoamento superficial, rebaixamento dos níveis freáticos e alteração da circulação preferencial subterrânea, afectação directa de captações privadas utilizadas para rega e interferência com áreas sujeitas ao Plano de Ordenamento da Albufeira da Aguieira, nomeadamente com zonas classificadas como de interesse conservacionista), qualidade do ar (emissão de poluentes), ruído (degradação dos níveis de ruído ambiente), socioeconomia (afectação directa de habitações, da propriedade e das actividades económicas), ordenamento do território (afectação de espaços com condicionantes e efeito barreira), património (afectação directa de dois marcos romanos e uma azenha) e paisagem (intrusão e degradação visual).

Não obstante, importa também referir que, globalmente, o conjunto de condicionamentos, estudos, projectos e programas específicos, bem como das medidas de minimização, já identificados e/ou a desenvolver/aprofundar na fase de Projecto de Execução, poderão contribuir para a minimização da dos principais impactes negativos identificados, prevendo-se que os impactes residuais não serão de molde a inviabilizar o Projecto.

Do ponto de vista da análise comparativa entre as diferentes alternativas projectadas, foi possível determinar o conjunto de soluções de traçado que do ponto de vista ambiental se julgam menos desfavoráveis.

De um modo geral, a selecção das soluções de traçado ambientalmente preferenciais (efectuada quer pela CA quer pelo próprio EIA), encontra-se em consonância com grande parte das manifestações emanadas da Consulta Pública, permanecendo, obviamente, algumas diferenças a que não foi possível dar resposta.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o Estudo Prévio do "IP3 – Mealhada/Viseu (IP5) e IC12 – A1/IP1 (Mealhada)/Santa Comba Dão", poderá ser aprovado, designadamente as opções a seguir indicadas, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.

- IP3 – Mealhada/Viseu (IP5)
  - Troço 1: Solução 2
  - Troço 2: Solução 2
  - Troço 3: Solução 1
  - Troço 4: Solução 1
  - Ligação a Tondela: Alternativa 1
- IC12 – A1/IP1 (Mealhada) / Santa Comba Dão e Ligação do IP3 a Mortágua
  - Entre a A1/IP1 e o Nó da Mealhada: Solução 1
  - Ligação a Mortágua: Solução 1.2
  - Ligação a Santa Comba Dão: Solução 2.2 + Solução 1.1/1.2