



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:	IC9 – Lanço Abrantes / Ponte de Sôr		
Tipologia de Projecto:	Anexo I, nº7, Alínea c)	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Abrantes, Ponte de Sôr		
Proponente:	Estradas de Portugal, S.A.		
Entidade licenciadora:	Estradas de Portugal, S.A.		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 28 de Julho de 2009	

Decisão:	IC9 Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada <u>Trecho 1:</u> Alternativa 1 - Solução 1 km (0+000 a 5+669) <u>Trecho 2:</u> Alternativa 2 - Solução 1 km (5+669 a 6+267) + Solução 1B (km 0+000 a 4+106) <u>Trecho 3:</u> Alternativa 1 - Sol. 1 km (10+461 a 21+548) ou Alternativa 2 - Sol. 1 km (10+461 a 13+229) + Sol.2 (km 0+000 a 8+865)
	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Desfavorável <u>Trecho 4</u> Alternativa 1 - Sol. 1 km (21+548 a 34+430) Alternativa 2 - Sol. 2 km (8+865 a 20+788) Alternativa 3 - Sol. 1 km (21+548 a 23+817) + Sol. 3 (km 0+000 a 10+911) Ligação ao Tramagal Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Desfavorável à Solução apresentada para a Ligação ao Tramagal, entre o km 0+000 e o km 1+342

Condicionantes:	<p>1. Integração no Projecto de Execução das seguintes alterações de Projecto:</p> <p>i) Trecho 1</p> <p>O desenvolvimento do Projecto de Execução da Alternativa 1 (Solução 1) deve:</p> <p>a) Assegurar a não afectação do elemento patrimonial nº 1, Nichos Padrão, conjunto classificado como Imóvel de Interesse Público (IIP) e desenvolver soluções específicas de forma a diminuir a afectação da zona de protecção legal do mesmo (50m).</p> <p>b) Minimizar a afectação de um povoamento de pinheiros mansos que se desenvolve cerca do km 1+500.</p> <p>c) Minimizar a afectação de uma barragem localizada cerca do km 1+600, utilizada por meios de combate a incêndios.</p> <p>d) Minimizar a afectação das infra-estruturas lesadas ao km 4+600 (PI 1.4), equacionando que o restabelecimento do actual caminho mantenha o traçado actual.</p> <p>e) Desenvolver uma solução para o Nó com a Variante à EN 118, distinta da apresentada no Estudo Prévio, que minimize a afectação de área de olival, não induzindo afectações de montado nem sobre a linha de água.</p> <p>ii) Trecho 2</p> <p>O desenvolvimento do Projecto de Execução da Alternativa 2 deve:</p>
-----------------	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>a) Contemplar uma ripagem para Nascente, de forma a minimizar a afectação das áreas de montado e de olival tradicional, e a afastar-se dos edifícios do Monte de Cadoiços e do Monte da Valeira do Quina, equacionando o desenvolvimento do traçado mais próximo do caminho existente ao longo do traçado.</p> <p>iii) Trecho 3</p> <p>a) Desenvolvimento de uma caracterização detalhada dos povoamentos afectados por ambas as soluções (considerando áreas, riqueza biológica, densidade de coberto, ocupação do coberto por outras espécies, estado vegetativo, idade do povoamento) previamente à elaboração do Projecto de Execução, a entregar à Autoridade para apreciação pelas diferentes Entidades da CA e pelas Entidades com competência na matéria.</p> <p>b) Desenvolvimento da Solução de Projecto (Solução 1 ou Solução 2) que comprove minimizar a afectação de montado. Caso as diferenças não sejam significativas deve ser desenvolvida a solução pretendida pela Autarquia e pela Junta de Freguesia de Bemposta (Solução 2, cujo viaduto sobre a ribeira do Casalão deve abranger a ribeira do Pereiro, assegurando que a mesma não seja afectada pelo encontro do viaduto).</p> <p>c) O Projecto de Execução da Solução que vier a ser desenvolvida deve contemplar uma ripagem para Nascente, até cerca do km 11+500 da Solução 1, de forma a assegurar o desenvolvimento a Nascente do Monte da Valeira do Quina.</p> <p>2. O desenvolvimento dos Projectos de Execução deve minimizar a afectação de áreas de montado e de exemplares de sobreiros, e de áreas agrícolas.</p> <p>3. Concretização, no RECAPE, dos Estudos e Medidas de minimização e compensação, bem como dos programas de monitorização a desenvolver de acordo com as directrizes constantes na presente DIA, e respectivo cumprimento.</p> <p>4. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões.</p>
<p>Elementos a entregar em fase de RECAPE</p>	<p>Ambiente Sonoro</p> <p>1. Análise de pormenor, que:</p> <p>a) reavalie rigorosamente os impactes resultantes, abrangendo os receptores que se situam nas imediações dos locais 1S1 (habitação ao km 0+050 a cerca de 60 m do traçado), com novas previsões acústicas, que incluam a simulação dos Nós;</p> <p>b) inclua o projecto das eventuais medidas de minimização, devidamente dimensionadas e adequadas a cada uma das situações concretas onde estejam previstos impactes negativos, as quais devem privilegiar a actuação na fonte de ruído e, só depois, actuar no caminho de propagação do ruído;</p> <p>c) efectue o dimensionamento de eventuais medidas para o ano intermédio.</p> <p>Recursos Hídricos</p> <p>2. Revisão dos cálculos relativos aos impactes na qualidade das águas superficiais, os quais, atendendo ao volume de tráfego previsto, poderão estar sobreavaliados.</p> <p>Paisagem</p> <p>3. Projecto de Integração Paisagística, integrando a recuperação das áreas de estaleiro e empréstimo, bem como da rede de caminhos eventualmente afectados durante a fase de obra e a outras áreas de enquadramento ao projecto, e:</p> <p>a) desenvolvendo soluções específicas para os viadutos;</p> <p>b) obedecendo a uma concepção que induza um impacte positivo na paisagem, traduzindo-se o mesmo num aumento da diversidade biológica e</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>paisagística e da funcionalidade dos ecossistemas presentes;</p> <p>c) prevenindo as plantações arbóreas sem compasso de plantação fixo, de modo a recriar o princípio da meandrização na paisagem. As sementeiras e plantações de vegetação, devem recorrer preferencialmente a espécies autóctones arbóreas locais e resistentes ao fogo. Embora as árvores como o sobreiro, a azinheira e os carvalhos tenham crescimento lento, a sua utilização deve ser privilegiada, ainda que intercalada com outras árvores de crescimento mais rápido e que cumpram o estabelecido no Decreto-Lei nº 565/99, de 21 de Dezembro, que regula a introdução na natureza de espécies de flora e de fauna não indígenas;</p> <p>d) incluindo as medidas específicas de contenção para os diferentes tipos de intervenção relativos aos depósitos de materiais sobranes, de forma a assegurar a preservação das linhas de água;</p> <p>e) incluindo as soluções a adoptar para os restabelecimentos de caminhos rurais, com descrição da constituição do pavimento e sua implantação planimétrica e altimétrica e do processo a adoptar para recuperação das zonas de talvegue;</p> <p>f) incluindo um cronograma com o faseamento de obra e a calendarização das operações de manutenção/conservação a realizar durante o período de garantia;</p> <p>g) incluindo a planta de localização das áreas de estaleiros, as áreas destinadas à colocação de pargas de terra vegetal; as áreas de depósito e de empréstimo de materiais e os acessos às frentes de obra e estaleiros.</p> <p>Geomorfologia</p> <p>4. Soluções específicas a adoptar para os diferentes taludes de aterro e escavação, considerando as orientações decorrentes do Estudo Geológico e do PIP, e assegurando que as soluções a adoptar para os mesmos permitem a sua posterior estabilização biológica.</p> <p>Sistemas ecológicos</p> <p>5. Estudo detalhado relativo às passagens para a fauna terrestre, incluindo a localização e a tipologia das referidas passagens.</p> <p>Uso do solo</p> <p>6. Soluções de projecto que impeçam que as águas de escorrência da via sejam descarregadas para as áreas agrícolas e solos RAN.</p> <p>Sócio-economia</p> <p>7. Avaliação detalhada dos caminhos rurais interceptados pelo projecto, incluindo a sua localização, caracterização e função, face ao cadastro, a qual deve ser considerada nos restabelecimentos a contemplar no Projecto de Execução.</p>
--	---

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de minimização e de compensação:

1. Concretização discriminada (espacial e temporalmente) das medidas de minimização relativas a todos os descritores, para as fases prévia à construção, de construção e de exploração, tendo por base as medidas referidas no EIA, bem como outras que venham a considerar-se necessárias, face à caracterização mais completa e aprofundada dos impactes, decorrente quer das alterações a introduzir no Projecto, quer do seu desenvolvimento a Projecto de Execução.
2. Complementar essas medidas, com as constantes da presente DIA, que a seguir se discriminam.
3. Inclusão no Caderno de Encargos das medidas de minimização específicas para a fase de obra.

Fase prévia à elaboração do Projecto de Execução



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Património

4. Efectuar a prospecção sistemática integral do corredor correspondente aos Trechos/Alternativas seleccionadas, incluindo ligações, nós, acessos e restabelecimentos, numa faixa de 400m, procedendo ainda nessa fase, de acordo com os resultados obtidos, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico;
5. A prospecção arqueológica sistemática deve ser mais intensa nas áreas correspondentes às seguintes ocorrências patrimoniais: n.º 3, n.º 9, n.º 10, n.º 14, e n.º 19, de forma a possibilitar a sua delimitação e reavaliação.
6. Os sítios arqueológicos com áreas de dispersão de materiais devem ser delimitados, e estas últimas devem ter a sua mancha gráfica representada na cartografia.
7. A prospecção sistemática dos Terraços Fluviais Quaternários referenciados na carta geológica ou noutra documentação actualizada, e nomeadamente dos cursos de água tributários do Tejo afectados pelo corredor seleccionado, deve ser executada por arqueólogo especializado em Pré-história Antiga e que:
 - i) Deve verificar se as cascalheiras contêm material arqueológico;
 - ii) Deve ter especial atenção para o surgimento de contextos de arte rupestre pelo que a metodologia deverá ser direccionada para a análise cuidada das superfícies rochosas;
8. Caso as áreas a afectar pela reposição de caminhos, vias, passagens e de sistemas hidráulicos abranjam áreas situadas fora do corredor de 400m estudado na fase de Estudo Prévio, deve-se proceder à sua caracterização integral através da realização de trabalhos arqueológicos, nomeadamente pesquisa documental, bibliográfica e prospecção arqueológica sistemática, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico.

Fase de Projecto de Execução (RECAPE)

9. Elaboração de um Plano de Gestão Ambiental (PGA) da obra, que deverá prever o planeamento de todas as actividades construtivas, bem como a explicitação das medidas de minimização a implementar, definidas no EIA ou na DIA, ou outras que se venham a verificar necessárias;
10. Apresentação de cartografia com a localização potencial das áreas de estaleiro, empréstimo e depósito, integrando as condicionantes RAN, REN, áreas de montado, áreas agrícolas, perímetros de protecção das captações, leitos de cheia, áreas de infiltração máxima e zonas preferenciais de recarga de aquíferos e condicionantes decorrentes do património.
11. Caracterização das referidas áreas apresentando nomeadamente área, acessos, coberto vegetal da área e da envolvente, fotografia do local e plano de recuperação previsto.
12. Apresentação e caracterização da rede de caminhos a utilizar em fase de obra, a uma escala adequada que permita a sua utilização pelo empreiteiro, cuja selecção deve ter em conta a minimização da afectação das condicionantes relativas aos estaleiros e privilegiar o uso de caminhos já existentes. A selecção de caminhos a utilizar deve evitar novos pontos de atravessamento da linha de água e a afectação da vegetação ribeirinha, área de montado e área agrícolas. Se for estritamente necessário efectuar atravessamentos de linhas de água sempre que a largura entre margens do curso de água seja superior a 2 metros, deve ser construída uma ponte para a sua travessia, sem recurso a manilha.
13. Apresentação de medidas de redução de ruído que garantam o cumprimento da legislação em vigor durante a fase de construção (não apresentando o cumprimento da legislação como uma medida em si).
14. Garantir e prever a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra e, no caso de elementos arquitectónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral;
15. Quando por razões técnicas do Projecto não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou de localização dos respectivos componentes, a destruição total ou parcial de um Sítio deve ser assumida no RECAPE como inevitável;
16. Efectuar o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico e elaborada memória descritiva dos dois elementos do conjunto patrimonial, ocorrência n.º 1, Nichos Padrão (IIP).
17. Elaborar um projecto de integração e de recuperação paisagística relativo ao conjunto patrimonial, ocorrência n.º 1, Nichos Padrão (IIP), a submeter previamente a parecer da Direcção Regional de Cultura de Lisboa e Vale do Tejo.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

18. Apresentar uma listagem das ocorrências patrimoniais a sinalizar e a vedar, durante a fase de obra.
19. Apresentar uma listagem de todas as infra-estruturas afectadas (muros, portões, etc) procedendo à sua caracterização e localização e identificando de que forma serão repostas.
20. Assegurar a reposição de todas as infra-estruturas afectadas, referidas na medida anterior.
21. Identificar as zonas sensíveis do traçado, nas quais, durante a fase de obra, e durante período seco, devem ser regados os percursos utilizados na construção, com o objectivo de reduzir a emissão de partículas.
22. Evitar ou limitar, na máxima extensão possível, as afectações nos sistemas naturais de drenagem e de captação de água, devendo ter-se em especial atenção os poços e tanques (mesmo que abandonados), dada a sua utilização por anfíbios.
23. Implementar mecanismos que impeçam, a circulação de animais na via e que simultaneamente os direccionem para os locais de passagem, como vedações de rede de malha progressiva com 1,80 m de altura, enterrada pelo menos 30 cm (ou cravada no solo onde tal não seja possível).
24. Remover, no final da obra, todas as construções temporárias indispensáveis à execução da mesma.
25. Salvaguardar as galerias ripícolas existentes durante a fase de obra através da sua adequada delimitação e protecção e através da contenção física da área de trabalhos.
26. Proteger a área marginal das linhas de água durante a fase de obra, devendo proceder-se no final à adequada modelação do terreno.

Fase prévia à obra

27. Efectuar a prospecção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas já prospectadas ou tenham apresentado visibilidade reduzida ou nula.
28. Sinalizar e vedar com painéis os dois elementos do conjunto patrimonial, relativo às ocorrências n.º 1, Nichos Padrão (IIP).
29. Executar sondagens de diagnóstico nas ocorrências patrimoniais nº 3, 9, 10, 11, 15 e 30 e nas áreas com maior densidade de materiais, devendo os respectivos relatórios preliminares ser entregues à tutela (IGESPAR), com conhecimento à Autoridade de AIA, antes do início da obra, para constatação do seu cumprimento.
30. Elaborar uma listagem das ocorrências patrimoniais a sinalizar e a vedar tendo em consideração que:
 - i. se deve efectuar a sinalização das ocorrências situadas até cerca de 150m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação;
 - ii. se deve sinalizar e vedar as ocorrências que se situem até 100 m da área de intervenção do projecto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação;
 - iii. Se deve vedar as ocorrências situadas a menos de 50 m da área de intervenção com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.

Fase de obra

31. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, 2, 3, 4, 9, 25, 27, 30 e 32.
32. Assegurar que o acompanhamento arqueológico seja efectuado de modo efectivo, continuado e directo por um arqueólogo em cada frente de trabalho, sempre que as acções inerentes à realização do projecto não sejam sequenciais mas simultâneas;
33. Efectuar a monitorização dos dois elementos do conjunto patrimonial, das ocorrências n.º 1, Nichos Padrão (IIP).
34. Os depósitos provisórios de terras vegetais não podem ser colocados a menos de 10 m de linhas de água, devendo estar protegidos de modo a evitar o destacamento e transporte de materiais para as linhas de água pela acção da água da chuva e de escoamento superficial.
35. Proteger e preservar a vegetação arbórea e arbustiva existente na envolvente dos locais da obra, estaleiros e acessos, através da implementação de medidas cautelares a definir no Plano de Obra. São de destacar as áreas de montado, as galerias ripícolas e outros elementos vegetais com interesse, os quais, sempre que necessário, deverão ser delimitados e vedados.
36. Assegurar a manutenção, a conservação e a limpeza regular de todos os acessos rodoviários e pedonais,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

localizados na área afectada à obra.

37. Assegurar que as linhas de água intervenionadas sejam limpas de materiais e resíduos de forma a anular a sua obstrução total ou parcial, permitindo que a drenagem se efectue naturalmente e a qualidade da água não seja afectada.
38. Sempre que as frentes de obra se localizem perto de linhas de água, charcas e açudes, sinalizar as áreas intervenionadas por forma a evitar a afectação de áreas adjacentes.
39. Assegurar a não ocorrência de qualquer derrame no meio aquático.
40. Não colocar cravos, cavilhas, correntes e sistemas similares em árvores e arbustos.
41. Não deixar raízes a descoberto e sem protecção em valas e escavações.
42. No caso de ser necessário o uso de explosivos, e com o objectivo de não perturbar a hibernação, procriação e nidificação da fauna, deve ser evitado o seu uso na época primaveril e de reprodução (Março a Agosto).
43. Proceder à reabilitação da vegetação ripárias nas linhas de água intervenionadas durante a fase de obra.

Fase de exploração

44. Assegurar a manutenção e limpeza periódica (sempre que se revele necessária), de todos os órgãos de drenagem transversal e longitudinal da rodovia.
45. Efectuar a manutenção da vegetação plantada no âmbito do enquadramento paisagístico do projecto.
46. Manter a integridade da vedação utilizada de limite da via de forma a impedir a entrada de animais na plataforma.
47. Informar os Serviços Municipais de Protecção Civil sobre a implementação do Projecto de modo a proceder à eventual actualização do Plano Municipal de Emergência.
48. Informar todos os Agentes de Protecção Civil sobre a implementação do Projecto, dado que podem ocorrer perdas de mobilidade e acessibilidade.

B. Medidas de compensação

1. Apresentação do projecto de plantação relativo à constituição de novas áreas de sobreiro, de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 8º do 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.

C. Programas de Monitorização

O **plano de monitorização do ambiente sonoro** apresentado pelo estudo deve ser revisto e adaptado, face às eventuais alterações e maior grau de pormenorização do Projecto de Execução, devendo considerar os seguintes aspectos:

- na fase de construção, a monitorização deve contemplar os receptores sensíveis mais próximos da frente de obra e estaleiros, bem como os receptores que se situem nos percursos de circulação de veículos pesados para acesso às frentes de obra e estaleiros;
- na fase de exploração, a monitorização deve contemplar os receptores sensíveis que representem as situações de maior exposição ao ruído e aqueles que foram alvo de medidas de minimização, bem como os receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais;
- em cada um dos locais a monitorizar, na fase de exploração, devem ser realizadas medições acústicas nos 3 períodos de referência (diurno, entardecer e nocturno), de modo a determinar os indicadores L_{den} e L_n ;
- as medições acústicas deverão ser realizadas de acordo com a norma NP 1730 (1996), complementada pela Circular Clientes n.º 02/2007 - "Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007" (IPAC, 2007) e acompanhadas por contagens de tráfego;
- a 1ª campanha de monitorização, para a fase de exploração, deve ser efectuada 6 meses após a entrada em funcionamento da via e, posteriormente, no final do 1º ano de exploração. Após estas campanhas, na ausência de reclamações e/ou alterações significativas a nível do volume de tráfego, a monitorização deverá ter uma periodicidade quinzenal;
- os resultados da monitorização devem permitir confirmar as previsões do estudo, verificar o cumprimento da legislação nos receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais, avaliar a eficácia das



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

medidas de minimização implementadas e, ainda, verificar a necessidade de medidas complementares;

- em situação de reclamação, devem ser efectuadas medições acústicas no local em causa, o qual deve passar a constar no conjunto de pontos a monitorizar.

O **plano de monitorização relativo aos factores biológicos e ecológicos** apresentado no EIA deve ser detalhado, nomeadamente no que diz respeito aos locais de amostragem da flora, vegetação, habitats e fauna (para a fase de construção e exploração), e adaptado ao maior grau de pormenorização inerente ao Projecto de Execução.

O **Plano de monitorização relativo aos Recursos Hídricos** apresentado no EIA deve detalhar os locais de amostragem e deve ser adaptado face ao maior grau de pormenorização inerente ao Projecto de Execução

Validade da DIA:	28 de Julho de 2011
-------------------------	---------------------

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; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none">. Análise da conformidade do EIA – solicitação, ao abrigo do ponto 5, do artigo 13º, do DL 69/2000, de 3 de Maio, de elementos adicionais relativos ao Projecto e aos seguintes factores ambientais: Socioeconomia, Componente Biológica, Solos e Uso do Solo, Património e Resumo Não Técnico (fax refª 1024/08/GAIA de 05.12.2008). Em 22.12.2008, foram ainda solicitados elementos adicionais relativos ao Ambiente Sonoro, bem como a apresentação da fotografia aérea.. Análise do documento “Elementos Adicionais”, entregue em 26.01.2009, tendo-se considerado que a informação apresentada permitia dar continuidade ao procedimento de avaliação.. Declaração da Conformidade do EIA em 04.02.2009.. Solicitação de elementos adicionais relativos ao Ambiente Sonoro, efectuada na sequência da apreciação dos elementos entregues.. Solicitação de pareceres externos às seguintes entidades – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias (INIR), à Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAPLVT), à Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa do Alentejo (DRAPAL) à Autoridade Florestal Nacional, à Direcção Regional de Economia do Alentejo, à Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo, à Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), à Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG), ao Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação I.P. (INETI), ao Instituto Nacional de Aviação Civil, à Direcção Geral de Infra-estruturas e Equipamentos e ao Departamento de Paisagem, Ambiente e Ordenamento, tendo sido recebidos pareceres da AFN, do INETI, da DRAPAL, da DGEG, da DGADR e da DRELVT, os quais foram considerados na presente avaliação e se anexam.. Realização de visita ao local onde se desenvolve o Projecto, efectuada no dia 6 de Abril. Estiveram presentes representantes da EP, S.A., da equipa Projectista, da equipa que elaborou o EIA, e da CA (ARH do Tejo, CCDRLVT, CCDRAL e APA).. Solicitação de elementos adicionais relativos ao Uso do Solo (fax refª 1997/09/GAIA de 14.05.2009), efectuada na sequência da recepção do parecer da AFN, os quais foram recebidos em 09.06.2009 e enviados aos elementos da CA e à AFN.. Análise Técnica do EIA, e respectivos Elementos Adicionais, bem como consulta das Peças do Projecto, com o objectivo de avaliar os impactes do projecto e a possibilidade dos mesmos serem minimizados.. Verificando-se que a CA não dispõe de valência técnica na área do factor ambiental paisagem, foi solicitado parecer ao Departamento de Paisagem, Ambiente e Ordenamento da Universidade de Évora, não tendo contudo sido possível obter o parecer solicitado.. A apreciação dos factores ambientais foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA, e os pareceres que foram solicitados. A APA emitiu parecer sobre o Ambiente Sonoro, a ARH sobre os Recursos Hídricos, a CCDRLVT sobre a Sócio economia, Solo e Uso do Solo, Ordenamento do Território e Ecologia, a CCDR Alentejo sobre os factores referidos para CCDRLVT e ainda sobre a Qualidade do Ar e o IGESPAR sobre o Património.. No decurso dos trabalhos, verificou-se a impossibilidade da CCDRLVT assegurar a apreciação do factor ambiental qualidade do ar, pelo que foi solicitado parecer específico à Engª Cláudia Martins, da APA (DACAR).. Realização da Consulta Pública e análise dos respectivos resultados.. Realização de reuniões de trabalho, com o objectivo de verificar a conformidade do EIA, analisar o Projecto e respectivos impactes; analisar os contributos sectoriais das entidades representadas na CA e os pareceres recebidos das entidades externas à CA; definir os factores ambientais fundamentais para apoiar a tomada de decisão,
---	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

analisar os resultados da Consulta Pública, identificar as medidas de minimização a adoptar e acordar as conclusões.

- . Elaboração do parecer final.
- . Elaboração da proposta de DIA e envio para a tutela.
- . Realização de Audiência Prévvia dos interessados, nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo, entre 9.07.2009 e 23.07.2009, tendo sido recebidas neste Gabinete as alegações do proponente contestando a proposta de DIA a 23.07.2009.
- . Apreciação das alegações pela Autoridade de AIA e envio para a tutela dos resultados da referida apreciação a 27.07.2009.
- . Emissão da DIA.

Resumo dos pareceres das Entidades externas consultadas

A **Autoridade Florestal Nacional** emite parecer favorável condicionado á solução de traçado que considera minimizar os impactes na actividade florestal e seus ecossistemas conexos, reconhecendo que ainda assim as servidões florestais, nomeadamente os povoamentos de sobreiros e azinheiras, sofrem uma redução significativa resultante da implementação desta obra, pelo que, de acordo com o Artigo 2º, n.º 2, alínea a) do Decreto-Lei nº 169/01, 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 azinheira, é necessária a obtenção, para o empreendimento, do estatuto de imprescindível utilidade pública, assim declarado a nível ministerial.

Identifica ainda um conjunto de condicionantes legais relativas a corte de pinheiros e eucaliptos, incêndios florestais e actividade cinegética, às quais deve ser dado cumprimento.

O Parecer da **Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa do Alentejo**, em relação ao traçado do IC9 que se desenvolve desde o Nó de Foros de Domingão até ao final, refere que se concorda com a situação de referência efectuada no EIA, salientando contudo que não é mencionada a actividade pecuária (agro-pecuária e silvopastoricia) essencialmente com base nos pequenos ruminantes associada ao sistema cultural montado, e identifica diversos aspectos não desenvolvidos, que apoiariam a caracterização socioeconómica da zona afectada. Consideram a Alternativa 2 mais favorável por apresentar uma menor afectação global de solos, de solos inseridos em RAN, e de montado. Referem que prevendo a Alternativa 3 a existência de uma faixa de 25 m de largura entre o IC9 e a EN2, importaria clarificar se irão ser originadas parcelas sobrantes. Apresentam ainda considerações várias relativas à rede viária, e sua influência sobre incêndios.

O Parecer do **Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação I.P.** refere que do ponto de vista da geologia, tectónica e sismicidade, não há aspectos impeditivos à implementação do projecto, sendo que do ponto de vista estritamente geológico qualquer das soluções é viável. Identifica os movimentos de terra inerentes às diferentes alternativas.

Considera as alternativas muito semelhantes entre si.

Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos considera que a avaliação não apresentou a devida profundidade: na caracterização da situação de referência não foi realizado trabalho de campo que incidisse na compreensão dos aquíferos que estão a ser captados pelas 5 captações para abastecimento público; não foi definida uma superfície piezométrica que desse indicação dos fluxos subterrâneos. Este conhecimento permitiria avaliar o grau de risco destas captações e definir a necessidade de um programa de monitorização que as incluía.

Identifica ainda alguns erros do EIA relativos à vulnerabilidade das formações e aos recursos minerais.

A **Autoridade Nacional de Protecção Civil** recomenda, entre outros aspectos, que



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>na fase de exploração sejam informados os Serviços Municipais de Protecção civil sobre a implementação do Projecto de modo a proceder à eventual actualização do Plano Municipal de Emergência e que sejam informados todos os Agentes de Protecção Civil, dado que podem ocorrer perdas de mobilidade e acessibilidade. Recomendam que seja assegurada a limpeza anual por supressão do material combustível, garantindo a existência de uma faixa de segurança de largura não inferior a 10m.</p> <p>A Direcção Geral de Energia e Geologia, não obstante o Projecto interferir com a infra-estrutura gasoduto sujeita a servidão, emite parecer favorável desde que no desenvolvimento do projecto sejam integralmente observadas as disposições referentes às servidões administrativas, distância mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigente, mesmo que não assinaladas na Planta de Condicionantes. Aconselha que seja estabelecido contacto com a empresa da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural.</p> <p>O Parecer da Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural informa que na área de intervenção não se desenvolvem estudos, projectos ou acções da área da sua competência, confirmam que os solos com melhor aptidão para a agricultura têm pouca expressão; considera que o descritor solos não é determinante na escolha das soluções e realça a importância da implementação das medidas preconizadas. Determina que se devem procurar soluções de projecto que impeçam que as águas de escorrência da via sejam descarregadas para as áreas agrícolas e solos RAN, linhas de água, designadamente aquelas que têm associadas áreas agrícolas, e para zonas próximas dos perímetros de captação de água.</p> <p>A Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo informa que na área de desenvolvimento do Projecto não consta nenhuma pedreira licenciada, ou com licenciamento em curso.</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 32 dias úteis, desde o dia 23 de Fevereiro a 7 de Abril de 2009, tendo sido recebidas 20 exposições com a seguinte proveniência: Turismo de Portugal, I.P.; ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações; Câmara Municipal de Ponte de Sôr; Câmara Municipal de Abrantes; Junta de Freguesia de Tramagal; Junta e Assembleia de Freguesia de Bemposta; ANA – Aeroportos de Portugal, SA; Sociedade Agrícola Casal das Sarnadas, Lda; 12 exposições de particulares.</p> <p>A ANACOM refere que os corredores alternativos interceptam no plano horizontal, duas zonas condicionadas pelas servidões de protecção às ligações hertezianas, nomeadamente, Torres Novas – Abrantes e Abrantes – Bufão.</p> <p>Sensivelmente ao km 1+800 da Solução 1, o corredor atravessa o feixe herteziano Torres Novas – Abrantes, não sendo permitida a construção de obstáculos até à cota máxima de 133m.</p> <p>Na zona de intersecção dos corredores das Soluções 2 e 3 (km 16+150 da Sol. 2 e km 6+150 da Sol. 3) com o feixe herteziano Abrantes – Bufão apenas será permitida a construção e colocação de obstáculos até à cota máxima de 226m, valor que poderá ser crítico para a realização do projecto, atendendo à elevada cota do terreno. Assim, a ANACOM é menos favorável à adopção da Solução 2, optando pelas Soluções 1 ou 3.</p> <p>O Turismo de Portugal, I.P. refere que as soluções em avaliação não implicam impactes negativos em empreendimentos turísticos existentes ou previstos, sublinhando os impactes positivos decorrentes da melhoria de acessibilidades.</p> <p>Como potenciais impactes negativos neste sector salienta os impactes na paisagem, considerando de particular relevância a elaboração e implementação de um projecto de integração paisagística.</p> <p>A Câmara Municipal de Abrantes considera que no Trecho 3, a Solução 2, mais próxima da sede de freguesia de Bemposta é que melhor acautela os interesses de todos.</p> <p>Considera de maior importância que na fase de obra, seja também executado o troço</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

da variante à EN118, até ao Nó de acesso a S. Miguel do Rio Torto e Rossio ao Sul do Tejo, localizado na EM575-1.

A **Câmara Municipal de Ponte de Sôr** deliberou por unanimidade que o traçado do IC9 deverá ser sobreponível, sempre que possível, à actual Estrada Nacional, conforme proposto na Solução 3 do EIA.

A **Junta de Freguesia de Tramagal** considera que a Solução 1A é a mais adequada referindo que o prejuízo causado numa área de olival intensivo não é determinante para fundamentar a opção por outra solução.

Concorda com a ligação ao Tramagal e chama a atenção para a necessidade dos caminhos e estradas agrícolas interceptadas pela via serem restabelecidos.

A **Assembleia e Junta de Freguesia de Bemposta** salientam que a construção do IC9 terá enquadramento estruturante de dois Concelhos limítrofes de duas Regiões com um grande potencial de desenvolvimento nos mais diversificados ramos de intervenção do ser humano, destacando-se entre eles o turismo, a indústria e a agricultura. O IC9 será o motor impulsionador de um novo modelo de desenvolvimento destes dois Concelhos, mas para que tal aconteça, será necessário reestruturar o conceito de grande parte das vias de comunicação dos dois concelhos.

Optam pela Alternativa 2 para o Trecho 3 apresentando os seguintes factores que fundamentam esta opção:

- Proximidade do nó de saída de Bemposta à zona habitacional, minimizando assim os efeitos negativos que terá a construção do IC9 nas áreas da restauração e comércio;
- Proximidade com EN2, a qual permite em conjugação com outras vias, fazer a ligação às restantes áreas populacionais da Freguesia, aplicando-se o conceito hierárquico de complementaridade da rede viária;
- Oportunidade de criação de Parque Industrial numa das extremidades da localidade de Bemposta, sendo que a Alternativa 2 se enquadra com as pretensões dos empresários e dirigentes do poder local;
- As consequências negativas ao nível da proximidade que a localidade de Vale de Açor possa ter, são atenuadas pela proximidade que esta tem com o nó a montante do nó de Bemposta;
- Do ponto vista geológico, esta alternativa é claramente mais vantajosa do que a Alternativa 1, pois apresenta uma menor extensão de zonas onde ocorrem taludes superiores a 18 metros;
- Evidência do EIA relativamente à Alternativa 2, a qual terá um volume menor de movimentações de terras, factor sempre positivo do ponto de vista ambiental, sendo que se coloca até a possibilidade de equilíbrio de terras.

Para o Trecho 4, as autarquias concordam com o EIA na escolha da Alternativa (Solução) 3 como a mais vantajosa a nível ambiental, realçando a importância do nó de Foros de Arrão para o pólo turístico localizado em Água Travessa, assim como para potenciais investimentos nas proximidades.

A **ANA, Aeroportos de Portugal, SA** refere que o espaço canal definido para o projecto não se encontra abrangido por qualquer servidão aeronáutica civil, pelo que não está sujeito às limitações a elas devidas.

No entanto, no âmbito da Servidão Aeronáutica Geral, deverão ser contempladas as situações de balizagem aeronáutica dos elementos componentes do projecto que se enquadrem nas definições de obstáculo à navegação aérea previstas na Circular de Informação Aeronáutica n.º 10/03, de 6 de Maio. Para essas balizagens deverá ser estabelecido um programa de monitorização e manutenção tendo em vista assegurar o seu permanente bom estado e funcionamento ininterrupto, devendo ser comunicada à ANA qualquer alteração verificada.

A **Sociedade Agrícola Casal das Sarnadas, Lda** (Km 1+700 a 2+400 da Solução 1B) solicita que seja adoptada a Solução 1 em detrimento da Solução 1B no Trecho 2, uma vez que a Solução 1B irá atravessar um olival, com cerca de 25 ha, de tipo



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

intensivo de regadio, plantado em 1998. Considera este olival fundamental para a Sociedade Agrícola, a qual depende exclusivamente da produção de azeite, uma vez que representa 40% do abastecimento de matéria prima desta Sociedade.

Salienta que a azeitona/azeite produzidos estão ao abrigo da nomenclatura D.O.P. (Denominação de Origem Protegida), sendo uma referência de qualidade dos azeites do Ribatejo.

O atravessamento do olival em toda a sua extensão pela Solução 1B irá impossibilitar a viabilidade económica da exploração do olival, nomeadamente inviabilizando a mecanização e rega, provocando um aumento incontrolável dos custos. Implicaria cortes de linhas e cabeceiras, alteração da estrutura de rega subterrânea, dos tratamentos foliares e da apanha mecanizada com vibradoras.

Seis cidadãos residentes em Tramagal, proprietários de um prédio rústico (120J), localizado junto da EN118, junto da Ponte 1A.1 solicitam que o traçado seja afastado 30 a 40m para Sul por forma a passar em terrenos baldios.

Joaquim Dias Lopes solicita que seja adoptada a Solução 1B em detrimento da Solução 1, uma vez que esta última irá atravessar um pinhal com projecto aprovado pelo IFAP, três olivais, montado de sobreiros e eucaliptal. Com o atravessamento dos olivais, a exploração agrícola fica sem viabilidade económica, uma vez que irão aumentar os custos com a mecanização e pessoal.

Discorda da passagem da Solução 1B pelo lado esquerdo do Monte da Valeira do Quina (km 3+900, Sol. 1B) em terrenos ocupados por um olival, solicitando que o traçado passe do lado direito do referido monte, para terrenos de pouso.

José Manuel Cabrita Matias salienta que todas as soluções atravessam a "Herdade de Água Branca de Cima" (Trecho 4) em grandes extensões, com prejuízos quer para propriedade, nomeadamente para a exploração florestal, agrícola e sinérgica que ali se desenvolve.

Refere que a Solução 2 é a que acarreta maiores prejuízos apresentando as seguintes considerações:

- passa junto ao monte da herdade, que é constituído por uma vasta área habitacional que acaba de ser submetida a grandes obras de recuperação, estando a aguardar a licença de utilização, já solicitada à Câmara Municipal de Abrantes. Acresce ainda que outro projecto adicional já foi entregue naquela Câmara, para aprovação com vista a criar condições para o desenvolvimento de "Turismo Rural";
- a solução 2, ao passar junto a esta área habitacional iria destruir toda a privacidade, sossego e elevado nível de qualidade de vida, pondo em risco de destruição todo o investimento ali instalado;
- vai dificultar gravemente a exploração florestal e agrícola, além de destruir a área dos melhores sobreiros adultos, existentes na propriedade, em plena produção de boa cortiça. Além disso destrói uma área beneficiada com um projecto florestal de sobreiros apoiado pelo I.F.A.D.A.P. e uma vasta área de florestação de eucaliptos.
- a propriedade "Água Branca de Cima" está abrangida pela concessão de uma reserva de caça turística. A herdade já é atravessada em toda a sua extensão, pela Estrada Nacional Abrantes/Ponte de Sôr, o que obrigou à constituição por imperativo legal de uma "Área Social", que abrange além da própria estrada mais uma faixa de 200 m (100m para cada lado da estrada), ao longo de toda a estrada o que já vem limitando o exercício da caça. Atravessar a propriedade em toda a sua extensão por mais uma via rápida, significa criar uma nova área social que além da largura da via, abrange mais 200m (100m para cada lado), ao longo de toda a via rápida, o que significa inviabilizar a possibilidade de exercer o direito de caça, neutralizando a Zona de Caça Turística legalmente concessionada. De referir que a ZCT está ainda limitada por mais uma área social ao longo da via férrea que limita a reserva de caça.

No que diz respeito à Solução 3, refere que esta solução em que o traçado coincide



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

com a EN que liga Abrantes a Ponte de Sôr, porque afecta a propriedade ao atravessá-la em toda a sua extensão, acarreta igualmente grandes prejuízos, uma vez que os impactes negativos serão agravados aos que apresenta a actual EN2, quer ao nível ambiental, exploração florestal exploração cinegética e agrícola.

Considera que a Solução 1 é a que apresenta menores impactes negativos na propriedade a todos os níveis, uma vez que passa na zona mais pobre da mesma, acarretando menores impactes na exploração florestal, cinegética e agrícola assim como no ruído.

Maria Teresa Pelouro Coelho Lobo Varela e João José Adegas Pelouro Coelho, proprietários da herdade do Bufão sita na freguesia e concelho de Ponte de Sôr (Trecho 4) referem que todas as soluções atravessam a propriedade, no entanto, a Solução 3 é a menos desfavorável.

As Soluções 1 e 2 apresentam impactes negativos muito importantes na propriedade, nomeadamente ao implicarem o desmembramento da mesma e criarem um corredor novo que implica o abate significativo de sobreiros. Estas soluções iriam dificultar a passagem livre dos rebanhos de um lado da propriedade para o outro, provocando um efeito barreira.

Augusto Dias Pereira proprietário de um terreno em Cadouços, freguesia de S. Miguel do Rio Torto (Solução 1B) considera que a Solução 1B deve ser deslocada para Este, junto ao caminho existente, em terrenos de pousio, uma vez que assim evitaria que a sua propriedade fosse cortada ao meio, com a destruição do olival e eucaliptal.

Fernando Alves Maximiano refere que sensivelmente ao km 4+500 da Solução 1 está previsto um restabelecimento (Rest. 1.4 CR) precisamente no local onde possui a cabine de luz, um muro de pedra e a entrada da propriedade. Solicita que o restabelecimento do actual caminho deveria manter o traçado do actual.

Foram ainda recebidas, via correio electrónico aia@apambiente.pt, as seguintes exposições.

A Quercus refere que o EIA apresenta algumas falhas as quais não permitem ponderar devidamente a afectação dos valores naturais presentes, nomeadamente com a falta da identificação das áreas de povoamento de sobreiros de cada alternativa. Considera que só com esta informação poderá ser cumprida a regulamentação de protecção ao sobreiro, para escolha da alternativa menos impactante.

Refere ainda que surgem também registos que não deviam ocorrer, como por exemplo incluir a Abetarda como espécie potencialmente ocorrente com nidificação possível, sem que exista sequer habitat disponível ou registos na região em causa.

Considera que:

- na solução 1, trecho 1, deverão ser minimizados os impactes na travessia do Rio Tejo e a inserção na zona do Cabeço da Sobreira, próxima de Abrantes, evitando o povoamento de sobreiros e sítio arqueológico existente.
- a solução 1, entre os Kms 16 e 20, atravessa áreas sensíveis de montado de sobreiro e cabeceiras de linhas de água junto da ribeira do Pereiro e encostas da ribeira do Casalão, próximas da aldeia da Chaminé, onde existem densos sobreirais com elevada diversidade biológica, os quais deverão ser conservados.
- a alternativa da solução 2 é a menos impactante, com ajustes no corredor, isto apesar do EIA referir o contrário, pelo que deveria ser reavaliado este trecho 3.
- a Sul da Bemposta, a solução 2, deverá entroncar na EN2, próximo do Km 423, na zona de Lagoa de Campanha, seguindo até ao final do lanço em Foros de Domingão, com traçado sobreposto à EN2, antecipando o início da solução 3, ripada mais para Leste, para junto da EN2. Neste trecho final (4), a solução, ou alternativa 3 ajustada, é preferível à solução 1 e solução 2, por estas serem demasiado impactantes sobre a charneca ribatejana e alentejana, afectando mais áreas de montado em produção, com o conseqüente aumento do custo da construção da obra.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Conclui o seu parecer emitindo parecer desfavorável a parte das alternativas propostas no EIA, nomeadamente à alternativa 1 do trecho 3, a qual atravessa zonas de sobreirais e cabeceiras de linhas de água sensíveis, sendo mais impactante, apesar do EIA referir o contrário. Também considera essencial o ajustamento na alternativa 3 do trecho 4, para junto da EN2, a Sul da Bemposta, para que possam realmente ser minimizados os impactes deste Itinerário Complementar.

António José Damas de Carvalho apresenta uma exposição que incide fundamentalmente sobre a parte do Projecto que se desenvolve no concelho de Abrantes, em particular sobre a respectiva travessia do Tejo, Ligação ao Tramagal e outros aglomerados do concelho situados na margem Sul.

Assim, refere que:

- “não são avaliadas as verdadeiras hipóteses alternativas de travessia do Tejo na proximidade do Tramagal, nomeadamente a travessia a Poente da localidade e a travessia com acesso (margem Norte) pelo vale do Casal da Preta (encosta nascente) com ligação imediatamente a Nascente da ribeira do Caldeirão, na área onde existe um “olival subsidiado” (cujo valor se considera sobrestimado no EIA);
- esta última alternativa de traçado é aquela que de forma mais equilibrada cumpriria os objectivos de ligação do IC9 ao IC 13 e o desenvolvimento local, aumentando substancialmente o volume de tráfego;
- o presente EIA, e o Estudo Prévio, não tiveram em devida conta a importância da ponte para o desenvolvimento local, nomeadamente para a melhoria da acessibilidade à cidade de Abrantes e à AE 23 dos aglomerados da região situados na margem Sul do rio Tejo: São Miguel do Rio Torto, Rossio ao Sul do Tejo, Pego, Tramagal e Santa Margarida;
- os referidos lugares quase nada beneficiarão em termos de distância – tempo ou distância – custo à cidade e mesmo à A23, com excepção para o Tramagal que, ainda assim, vê a melhoria da acessibilidade ser a menor do que qualquer outra alternativa lhe poderia oferecer;
- localizando-se a ponte em qualquer dos traçados avaliados, esta não irá maximizar a sua utilidade, pouco servindo ao tráfego de pequenas ligações que é o predominante nesta zona do País, distante de qualquer aglomerado de grande ou média dimensão;
- as justificações para a deslocação para Este dos traçados, nomeadamente razões agrícolas e patrimoniais, estão apenas genericamente avaliadas;
- os traçados e respectivos perfis apresentam uma via sinuosa, com acentuados declives, que irão provocar maior poluição, maior consumo de energia e risco de acidentes que todas as outras soluções possíveis;
- os actuais traçados terão pontes mais altas, mais longas e mais caras que todas as outras soluções não estudadas;
- o presente troço do IC9 não se articula com a EN 118 existente. Na prática, para os aglomerados da margem sul do Tejo, funciona como um túnel onde apenas se entra junto ao Ecomarché em Tramagal;
- este único ponto de entrada na nova rede situa-se numa situação excêntrica;
- não está suficientemente justificado o perfil “tipo auto-estrada” adoptado entre o nó de Abrantes/Abrançalha e o nó da Variante à EN118. Não estão previstos tráfegos que o justifiquem e sendo impeditivo da circulação de vários tipos de veículo e mesmo peões, retira utilidade à ponte;

Solicita que sejam adoptadas, em projecto de execução, as seguintes sugestões:

- Escolha do traçado alternativo mais próximo ao Tramagal – 1A;
- Construção de uma ponte polivalente: que permita a circulação de todo o tipo de veículos e peões, com a largura suficiente para salvaguardar futuro alargamento do número de faixas;

Criação de uma ligação dos acessos da ponte à EN 118 e à EM que conecta



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>Tramagal com São Miguel do Rio Torto (pode ser através daquela EN);</p> <ul style="list-style-type: none">· Criação de uma rotunda na Variante à EN118, na zona do Cabeço do Moinho de Vento para permitir acesso de tráfego no cruzamento dessa via com a EM que liga Tramagal às Bicas”. <p>Foi ainda recebido uma exposição de Paulo Falcão Tavares, fora do prazo da Consulta Pública. Mostra-se contra os traçados entre Tramagal e o Nó de ligação a Abrantes que passa por Abrançalha (Casal da Preta, Freguesia de S. Vicente de Abrantes). Salienta a presença de um santuário pré-histórico de grande valor, na propriedade Casal da Preta, assim como um sítio romano ainda por estudar situado na parte mais alta da propriedade, os quais serão afectados pelo IC9.</p> <p>Refere também a existência na propriedade de um povoamento de sobreiros centenários em óptimo estado vegetativo. Considera que esta via irá provocar um impacte muito significativo na paisagem, no património cultural e no ambiente sonoro deste local.</p> <p>Salienta também a afectação de uma barragem não referida no EIA e que serve para abastecimento dos meios de combate a incêndios, nomeadamente helicópteros e a aproximação da ribeira de Abrançalha, em zonas de cheia. Refere ainda a afectação de projectos florestais co-financiados, nomeadamente plantações de pinheiro manso, bravo e chopal com cerca de 15 anos.</p> <p>Também nesta zona o traçado irá conflitar com o Memorial-nichos padrão, classificados e com área de 50 m de protecção legal.</p> <p>Considera que não foram avaliadas todas as possíveis alternativas e propõe desviar o traçado em 200m “mais para cima”, por forma a preservar o vale. Propõe ainda a construção de um túnel ao longo de todo o vale por forma a minimizar os impactes ambientais.</p>
<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer da Comissão de Avaliação e na respectiva propsta da Autoridade de AIA, bem como na análise técnica da Autoridade de AIA aos elementos apresentados pelo proponente no âmbito da audiência prévia dos interessados, realizada nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo, destacando-se os seguintes aspectos:</p> <p>O Lanço do IC9 – Abrantes / Ponte de Sôr integra-se no Plano Rodoviário Nacional e pretende:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ funcionar como um eixo longitudinal entre estas duas cidades, permitindo a circulação do tráfego actualmente efectuado através de um conjunto de estradas nacionais: EN3, EN118 e EN2.▪ evitar que o tráfego de passagem na rede actual atravessasse a cidade de Abrantes e a localidade de Rossio ao Sul do Tejo, evitando conflitos com o tráfego local.▪ permitir o descongestionamento da actual ponte sobre o rio Tejo em Abrantes. <p>Os impactes positivos induzidos pelo Projecto decorrem, assim, do desvio de tráfego de Abrantes e de Rossio ao Sul do Tejo, permitindo melhorar as condições de ligação entre as duas margens do rio Tejo, e da melhoria das acessibilidades à escala regional.</p> <p>À escala local, verifica-se, contudo, que a melhoria das condições de ligação entre as duas margens apenas serão efectivas para outras povoações que não o Tramagal, após a construção do Nó de S. Miguel de Rio Torto, inerente ao projecto da Variante à EN 118, e não incluído no projecto em avaliação.</p> <p>Das características da área na qual se desenvolvem os traçados do IC9, destaca-se a existência de grandes áreas de olival (tradicional e intensivo) e de eucaliptal, na parte mais a Norte, e de grandes áreas de montado, mais a Sul, verificando-se que cerca de metade da extensão do traçado se desenvolve sobre estas áreas; evidencia-se ainda a inexistência de povoações na envolvente próxima das diferentes alternativas, registando-se apenas algumas habitações no início do traçado, e alguns Montes ao</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

longo deste.

Face às características da área e do Projecto (o qual implica uma transformação irreversível da ocupação do espaço), foram identificados impactes negativos significativos não minimizáveis, decorrentes da afectação de grandes áreas de montado. A elevada significância decorre do facto do sobreiro ser uma espécie florestal protegida por legislação, devido, sobretudo, ao seu interesse económico e ao seu valor ambiental. Saliente-se que as orientações de política sectorial florestal e ambiental consideram os povoamentos de sobreiro e azinheira como utilizações de conservação prioritária, de âmbito nacional e comunitário.

Da análise desenvolvida, destaca-se o seguinte:

IC9

Trecho 1

Os impactes neste Trecho são globalmente negativos pouco significativos, dado ser essencialmente afectada área de eucaliptal, a qual apresenta menor valor (comparativamente ao olival), a que acresce o rápido crescimento que caracteriza esta espécie, se for desenvolvida a Alternativa 1 (Solução 1) a qual minimiza a afectação de áreas agrícolas.

O Nó com a Variante à EN 118 inerente a esta Solução afecta ainda assim áreas de olival, pelo se considerou como condicionante a apresentação de uma solução para o Nó, que minimize a afectação de área de olival, não induzindo afectações de montado nem sobre a linha de água.

Trecho 2

Para este Trecho, verificam-se impactes negativos significativos decorrentes sobretudo da afectação de grandes áreas de olival e de algumas áreas de montado.

Contudo, considerou-se que o desenvolvimento da Alternativa 2 (Solução 2), se for deslocado para Nascente minimizará a afectação de área de montado, de olival tradicional e a afectação do Monte de Cadoiços e do Monte da Valeira do Quina. O desenvolvimento desta Solução mais próximo do caminho existente ao longo do traçado poderá também minimizar as referidas afectações.

Trecho 3

Neste trecho, verifica-se a ocorrência de áreas muito extensas de montado, pelo que ambas as alternativas se desenvolvem, em mais de 50% da sua extensão, sobre as mesmas.

Contudo, dadas as grandes extensões de montado que ocorrem na área não foi apresentado qualquer corredor ou solução que permita uma efectiva minimização deste impacte.

São, assim, afectados pelas duas alternativas, grandes áreas de montado (28-30 ha), induzindo impactes negativos de magnitude elevada, muito significativos e não minimizáveis, sendo apenas possível implementar medidas de compensação (plantação de novas áreas). Sobre esta afectação verificou-se que a Autoridade Florestal Nacional emitiu parecer favorável ao projecto, condicionado ao cumprimento da legislação.

Trecho 4

Neste Trecho, verifica-se que qualquer das alternativas apresentadas se desenvolve em mais de 60% da sua extensão sobre áreas de montado, afectando grandes áreas deste tipo de uso (entre 36 a 42 ha), induzindo impactes negativos, de magnitude elevada e muito significativos, não minimizáveis.

Note-se que, embora a Alternativa 3 se desenvolva paralela à EN2, dado que não corresponde ao alargamento da mesma, afectará uma área de montado igual à afectada pela Solução 1, e até superior à afectada pela Solução 2, pelo que não minimiza a afectação de áreas de montado, minimizando apenas a fragmentação de propriedades. Embora a utilização da plataforma da estrada existente implique



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

estabelecer os acessos e restabelecimentos afectados por esta solução, e que a mesma tenha sido alvo de um “Estudo de Viabilidade Ambiental de Traçados”, considera-se que poderia permitir uma efectiva minimização da afectação da área de montado.

Acresce que o aproveitamento da estrada existente foi solicitado por diversas entidades, destacando-se a Autoridade Nacional Florestal e a Câmara Municipal de Ponte de Sôr.

Embora se reconheça que o aproveitamento da estrada existente não será isento de impactes, implicando a afectação de exemplares de sobreiro existentes na envolvente próxima, decorrente quer do alargamento da plataforma, quer dos necessários restabelecimentos, existem fortes indícios que o aproveitamento da plataforma existente (tanto mais que a via projectada terá apenas 1 via em cada sentido), induzirá menores impactes do que o desenvolvimento de um novo traçado paralelo ao existente. Saliente-se ainda, que à afectação directa induzida por um traçado totalmente novo, haveria que acrescer a potencial ocorrência de parcelas sobrantes entre os dois traçados paralelos entre si.

Considerando a ocorrência de impactes negativos muito significativos sobre áreas de montado para as soluções apresentadas, conclui-se que o projecto do IC9, entre o km 21+500 e o final do traçado, não poderá ser aprovado, devendo ser desenvolvidas outras soluções que minimizem a afectação de montado, nomeadamente o aproveitamento da EN2, na maior extensão possível.

Ligação ao Tramagal

A Ligação ao Tramagal, entre o seu km 1+342 e a ligação ao IC9, corresponde a parte do Projecto aprovado no âmbito do procedimento de AIA sobre a “Variante à EN 118 entre Constância (Sul) – Gavião e Ligação ao IP6 (A23)”, sendo que a solução apresentada pretende dar cumprimento à condicionante da DIA, emitida em 2006, que determina:

“que o Projecto equacione um só Nó de ligação a Crucifixo e Tramagal, a fim de efectuar ligação à EN 118 na zona do entroncamento com a estrada industrial. A ligação a estabelecer entre esse Nó e a EN 118 deverá minimizar a afectação de áreas de sobreiro, olival e pomar, equacionando o aproveitamento/beneficiação de caminhos existentes.”

Note-se que a DIA relativa à “Variante à EN 118 entre Constância (Sul) – Gavião e Ligação ao IP6 (A23)” não determinou um ponto de inserção específico.

A justificação desta Ligação decorre da necessária articulação entre a zona industrial do Tramagal e o IC9, a qual se considera da maior pertinência.

Contudo, verifica-se que a solução apresentada se desenvolve, nos seus 200m iniciais, num estreito corredor entre um cemitério uma habitação, prevendo-se que o talude de escavação interfira com o muro do cemitério e com a área exterior da habitação. A estes impactes acrescem os decorrentes da circulação rodoviária, destacando-se o tráfego de pesados com origem/destino na área industrial do Tramagal.

Verifica-se, ainda, que a extensão inicial da Ligação (aproximadamente entre o km 0+200 e 1+000), ou seja o troço não incluído na solução já aprovada da Variante à EN 118, se desenvolve sobre áreas de Olival, Pomares e Montado. A área agrícola afectada nesta extensão é muito parcelada, facto que maximiza os impactes decorrentes da sua afectação. Acresce que não são previstos restabelecimentos, e que a inclusão dos mesmos induzirá impactes adicionais não avaliados.

O Projecto em avaliação (IC9 incluindo uma Ligação ao Tramagal e constituindo-se assim como um novo projecto a avaliar) deveria ter equacionado soluções de ligação ao Tramagal e à respectiva zona industrial que, para além de minimizar os impactes identificados em anteriores procedimentos de avaliação, não induzissem outros impactes, e prosseguissem os objectivos inerentes a uma ligação entre uma zona industrial e um Itinerário Complementar (pressupondo-se nomeadamente um tráfego fluido e a não afectação de áreas urbanas).

Em relação aos impactes inerentes a uma eventual deslocação para Sul e



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

consequente rectificação da EN118, os mesmos não foram avaliados de forma precisa e fundamentada, não permitindo assim a sua consideração.

Não foi também avaliada a possibilidade de rectificação do troço final da Estrada de ligação à Zona Industrial do Tramagal.

Face ao exposto, considera-se que a solução apresentada induz impactes negativos sobre o Uso Agrícola e sobre Áreas Urbanas na sua parte inicial, os quais, embora localizados, são significativos e não minimizáveis, não tendo sido apresentadas soluções alternativas da Ligação ao Tramagal que integrem a minimização de impactes nem foi demonstrada a inexistência de soluções que induzam menores impactes.

Em termos de Consulta Pública, registaram-se pareceres que evidenciam também aspectos críticos da solução apresentada.

Assim, conclui-se que a Ligação do Tramagal, entre o km 0+000 e o km 1+342, não poderá ser aprovada.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que, relativamente ao IC9 - Abrantes/Ponte de Sôr:

- a Alternativa 1 - Solução 1 km (0+000 a 5+669) do Trecho 1;
- a Alternativa 2 - Solução 1 km (5+669 a 6+267) + Solução 1B (km 0+000 a 4+106) do Trecho 2;
- e o Trecho 3 (a Alternativa 1 - Sol. 1 km (10+461 a 21+548) ou a Alternativa 2 - Sol. 1 km (10+461 a 13+229) + Sol.2 (km 0+000 a 8+865));

poderão ser aprovados, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.

No entanto,

- o Trecho 4 do IC9 - Abrantes/Ponte de Sôr;
- e a solução apresentada para a Ligação ao Tramagal;

não poderão ser aprovados, de acordo com os fundamentos expostos acima (e, em maior detalhe, no Parecer Final da CA e na análise técnica da Autoridade de AIA aos elementos apresentados pelo proponente no âmbito da audiência prévia).