



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Declaração de Impacte Ambiental

Identificação			
Designação do Projecto:	Linha Marateca-Fanhões a 400 kV		
Tipologia de Projecto:	Energia	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelho de Palmela (sem colocação de apoios), Vendas Novas, Montijo, Coruche, Benavente, Vila Franca de Xira, Arruda dos Vinhos e Loures		
Proponente:	REN – Redes Energéticas Nacionais, SGPS, S.A.		
Entidade licenciadora:	Direcção-Geral de Energia e Geologia		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 6 de Julho de 2009	

Decisão:	Favorável à alternativa 2 (A+B1+C+D1+E2+E3+F1) Condicionada
----------	---

Condicionantes da DIA:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Incluir no Caderno de Encargos todas as medidas dirigidas para a fase de obra.</li><li>2. Compatibilizar o projecto da linha, em sede de projecto de execução, com o projecto do lanço do IC13, cujo corredor intercepta a área de estudo da Linha, no concelho de Coruche.</li><li>3. Submeter à REFER o projecto de execução, tendo em vista articular a aplicação dos normativos em vigor no que concerne aos atravessamentos dos caminhos-de-ferro, bem como compatibilizar o projecto da linha com as Linhas Ferroviárias do Norte e do Alentejo</li><li>4. Não intersectar as áreas cativas e de reserva, sob pena de inutilização dos recursos geológicos ou conseqüente indemnização devida aos exploradores, de valor igual ao dos recursos geológicos inutilizados e respectivos direitos adquiridos.</li><li>5. Dar especial atenção ao recurso mineral “Casal do Ribatejo”, do qual não decorrem servidões administrativas, mas que poderá constituir a médio prazo uma exploração hidromineral, de interesse local ou regional.</li><li>6. Informar a Administração do Porto de Lisboa sobre o início da construção de forma a compatibilizar eventuais interferências do presente projecto com as infra-estruturas existentes ou projectadas por esta entidade nas áreas sob sua jurisdição.</li><li>7. Caso se venha a confirmar a afectação no solo de alguma das áreas enunciada no anexo III do DL nº. 166/2008, de 22 de Agosto, em fase prévia à obra, deve ser solicitada autorização para ocupação de áreas de REN ao abrigo do artigo 42º do mesmo diploma.</li></ol>
------------------------	---

Elementos a entregar em fase de RECAPE ou Elementos a entregar em sede de licenciamento	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Apresentar um estudo que inclua:<ul style="list-style-type: none"><li>• Prospecção arqueológica sistemática ao longo do corredor seleccionado - 100 m de largura limitado por duas rectas paralelas distanciadas 50 m do eixo do traçado, bem como de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas;</li><li>• Cartografia à escala 1:25000 e à escala de projecto de todos os elementos patrimoniais em conjugação com os elementos de projecto, tanto os que constam do EIA como os que forem detectados durante a fase de prospecção mais aprofundada. Todos estes elementos devem estar individualmente identificados e</li></ul></li></ol>
---	---



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>georreferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios e/ou dos imóveis);</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Elaboração de fichas de caracterização dos elementos detectados durante a prospecção sistemática, avaliação de impactes e proposta das respectivas medidas de minimização.</li></ul> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Elaborar uma Carta de Condicionantes a integrar no Caderno de Encargos da obra relativamente à localização dos apoios das linhas, estaleiro, unidades funcionais da obra, acessos e áreas de empréstimo/depósito de inertes, de modo a interditar a sua implantação a menos de 50 metros das ocorrências de interesse patrimonial.</li><li>3. Apresentar uma solução que do ponto de vista paisagístico possa minimizar o impacto dos apoios das linhas relativamente ao Elemento Patrimonial n.º 241–Quinta do Bulhaco, classificado como Imóvel de Interesse Público.</li><li>4. Os apoios não devem ocupar leitos de linhas de água e respectivas margens (faixa de 10 m de largura ao longo dos cursos de água não navegáveis, não fluviáveis e não sujeito à influência de marés, e uma faixa de 30 m ao longo dos cursos de água navegáveis ou fluviáveis como é o caso do rio Tejo), salvo se devidamente justificada a sua impossibilidade.</li><li>5. Estudar a possibilidade do troço alternativo A:<ul style="list-style-type: none"><li>• Salvar a área urbanizada formada pela mancha das povoações de Fazendas de Piçarras, Piçarra e S. João das Craveiras, que é atravessada a meio, bem como a área limite do corredor coincide com os seus limites;</li><li>• Não seccionar a área da povoação de Foros da Charneca;</li><li>• Salvar a área urbana e de influência próxima de Porto Alto/Samora Correia;</li><li>• Não colidir com um eventual crescimento do perímetro urbano de Santiago dos Velhos e de A do Mourão a considerar em sede de revisão do PDM.</li></ul></li><li>6. Relativamente ao Troço alternativo C, estudar a possibilidade da correcção da situação dos postes situados junto à estrada e dos integrados em plena área edificada.</li><li>7. Procurar ajustar o posicionamento do traçado da linha no Troço alternativo D1 de modo a aumentar a salvaguarda da área urbana de A-dos-Bispos.</li><li>8. Procurar ajustar o posicionamento do traçado da linha no Troço alternativo E2 e E3 de modo a aumentar a salvaguarda do lugar de Pardieiro (entre os km2+250 e 2+500) e da mancha de vinha da Quinta de Fernandares (entre os km 1+000 e 1+600) e do conjunto de edifícios existente.</li><li>9. Apresentar um plano de acessibilidades, que deverá ter em atenção as condicionantes ambientais do corredor a afectar com o traçado da linha (zonas de valor ecológico, zonas non aedificandi, RAN, REN, captações e domínio hídrico, entre outras).</li><li>10. Apresentar uma planta de localização de estaleiros/parques de materiais, tendo em conta as condicionantes à instalação dos mesmos.</li><li>11. Apresentar um plano de recuperação/integração paisagística que deverá contemplar a reabilitação/integração das zonas sujeitas à instalação de estaleiros/parques de materiais, de depósitos de materiais sobranes, dos acessos a criar nas frentes de obra, zonas de talvegue, zonas de aterro e escavações. A implementação deste plano deverá ter em consideração as medidas de minimização propostas no Parecer da CA e deverá ainda contemplar, para além das peças desenhadas, uma memória descritiva e justificativa, Caderno Técnico de Encargos - Condições Técnicas Especiais, medições, mapa de quantidades e orçamentos dos trabalhos a executar e um cronograma com o faseamento de obra e a calendarização das operações de manutenção/conservação a realizar durante o período de garantia.</li></ol>
--	---



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	12. Apresentar as medidas a adoptar para ser minimizado o “efeito de coroa” em fase de projecto de execução.
--	--

<b>Condições para licenciamento ou autorização do projecto:</b>	
<b>Medidas de minimização e de compensação</b>	
<u>Medidas gerais</u>	
1. Concentração no espaço e no tempo dos trabalhos, evitando a sua expansão a locais próximos.	
2. Realizar acções de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente às acções susceptíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos.	
3. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afectos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação de solos e águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.	
4. Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, deve proceder-se à recolha do solo contaminado, se necessário com o auxílio de um produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado.	
5. Sempre que possível, utilizar os materiais provenientes das escavações como material de aterro nomeadamente para recobrimento das fundações ou espalhamento junto dos apoios, após a execução dos maciços de fundação, de modo a minimizar o volume de terras sobrantes (a transportar para fora da área de intervenção).	
6. Definir e implementar um Plano de Gestão de Resíduos, considerando todos os resíduos susceptíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes fluxos de resíduos.	
7. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente nas áreas envolventes, juntas de freguesia e câmaras municipais atravessadas pelo projecto. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações à população, designadamente a afectação das acessibilidades.	
8. Os estaleiros não se deverão localizar nos seguintes locais: <ul style="list-style-type: none"><li>• Áreas do domínio hídrico;</li><li>• Áreas inundáveis;</li><li>• Zonas de protecção de águas subterrâneas (áreas de elevada infiltração);</li><li>• Perímetros de protecção de captações;</li><li>• Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou da Reserva Ecológica Nacional (REN)</li><li>• Outras áreas com estatuto de protecção, nomeadamente no âmbito da conservação da natureza;</li><li>• Outras áreas onde possam ser afectadas espécies de flora e de fauna protegidas por lei, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras;</li><li>• Locais sensíveis do ponto de vista geotécnico;</li><li>• Locais sensíveis do ponto de vista paisagístico;</li><li>• Nos locais a distância inferior a 500 m de aglomerados populacionais (definidos em PDM), desde que não infra-estruturados;</li><li>• A menos de 50 m das ocorrências de interesse patrimonial referidas no EIA ou que venham a surgir no âmbito do estudo solicitado para RECAPE.</li></ul>	
9. Os estaleiros deverão localizar-se preferencialmente em locais previamente infra-estruturados, como armazéns já existentes, em espaços de uso industrial, em locais de antigos estaleiros ou em locais de solos degradados e de reduzido coberto vegetal.	
10. Assegurar o correcto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, de acordo com a sua tipologia e em conformidade com a legislação em vigor. Deve ser prevista a contenção/retenção de eventuais escorrências /derrames. Não é admissível a deposição de resíduos, ainda que provisória, nas margens, leitos de linhas de água e zonas de máxima infiltração.	
11. Quando sejam utilizadas instalações sanitárias não químicas para o pessoal da obra, estas instalações devem ser ligadas à rede de saneamento camarária ou, caso tal não seja viável, ser instalada uma fossa séptica estanque, com capacidade adequada.	
12. Os estaleiros e parques de materiais devem ser vedados, de acordo com a legislação aplicável, de forma a evitar os impactes resultantes do seu normal funcionamento.	
13. Os locais de estacionamento de máquinas e viaturas devem ser pavimentados e dotados de sistema de drenagem	



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

de águas pluviais. Quando não existir, executar uma rede de drenagem periférica nas plataformas de implantação dos estaleiros.
14. Privilegiar o uso de caminhos já existentes para aceder aos locais da obra.
15. Sempre que se verifique a necessidade de criar novos acessos, deverá reduzir-se ao mínimo a largura da via, a dimensão dos taludes, o corte de vegetação, a afectação de culturas, as movimentações de terras, a afectação de áreas RAN e REN. (necessária a obtenção de prévia autorização para a realização das mencionadas acções em áreas de REN, se tal for inevitável). Deverá evitar-se, na criação de novos acessos, a destruição de vegetação ripícola e a destruição de vegetação arbórea com interesse botânico e paisagístico (nomeadamente sobreiros e azinheiras).
16. Os acessos abertos que não tenham utilidade posterior devem ser desactivados, procedendo-se à criação de condições para a regeneração natural da vegetação, através da descompactação e arejamento dos solos e/ou reflorestação com espécies autóctones.
17. Assegurar o correcto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na actividade das populações.
18. Efectuar a abertura de acessos em colaboração com os proprietários/arrendatários dos terrenos a afectar. Caso não possa ser evitada a interrupção de acessos e caminhos, deverá ser encontrada, previamente à interrupção, uma alternativa adequada, de acordo com os interessados, garantindo o acesso às propriedades.
19. Devem ser estudados e escolhidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a receptores sensíveis (como, por exemplo, instalações de prestação de cuidados de saúde e escolas).
20. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infra-estruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afectadas no decurso da obra.
21. Deverá ser efectuada a descompactação dos solos das áreas utilizadas temporariamente durante a obra.
<b>Fase de construção</b>
22. As revisões e manutenção da maquinaria não deverão ser realizadas no local de trabalho, mas em oficinas licenciadas e, caso seja necessário proceder ao manuseamento de óleos e combustíveis, devem ser previstas áreas impermeabilizadas e limitadas para conter qualquer derrame.
23. A calendarização dos trabalhos deve ter em conta a minimização das perturbações das actividades agrícolas.
24. Decapar, remover e separar as terras de melhor qualidade com vista à sua utilização posterior.
25. A lavagem de betoneiras deverá ser feita, preferencialmente, na central de betonagem. Quando esta se localizar a uma distância que tecnicamente o não permita, deverá proceder-se apenas à lavagem dos resíduos de betão, das calhas de betonagem, para que fiquem depositados junto das terras a utilizar posteriormente, no aterro das fundações.
26. Proceder, no final dos trabalhos, à desactivação das áreas afectas aos trabalhos – zonas de estaleiros e armazenagem e áreas envolventes aos apoios – com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.
27. Deverá ser afectado o menor espaço possível de terreno envolvente aos apoios para parquear materiais e para a circulação de maquinaria, minimizando-se a zona de pisoteio.
28. As acções pontuais de desmatação, destruição do coberto vegetal, limpeza e decapagem dos solos devem ser limitadas às zonas estritamente indispensáveis para a execução da obra.
29. As zonas seleccionadas para serem sujeitas a desmatação e as árvores a serem alvo de poda ou corte devem ser assinaladas com marcas visíveis (por exemplo, fitas coloridas), permitindo a identificação das áreas de intervenção em qualquer instante.
30. Limitar as acções de desmatação nos acessos a melhorar e/ou a construir, às áreas indispensáveis.
31. As operações de chegada e o destino dos resíduos resultantes da exploração florestal devem ser acordados com os proprietários. Efectuar a desmatação, desflorestação, corte ou decote de árvores com mecanismos adequados à retenção de eventuais faíscas, a fim de minimizar o risco de incêndio.
32. O material lenhoso decorrente da abertura de faixa, que não seja estilhaçado, deve ser prontamente retirado do local, de modo a não construir um foco/meio de propagação de fogo.
33. Caso se verifiquem áreas de nidificação de espécies sensíveis, passíveis de sofrer perturbação da reprodução e/ou perdas de ninhada devidas às intervenções previstas, deverão limitar-se as intervenções na proximidade durante as épocas reprodutivas. A necessidade desta medida e a sua especificação deverá ser feita em fase de RECAPE.
34. Caso venham a ser identificadas áreas de abrigo de quirópteros na proximidade das zonas de trabalho, na



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

definição dos acessos deve garantir-se, sempre que possível, a distância mínima de 100 m.
35. Efectuar a prospecção arqueológica sistemática, após desmatização, das áreas de incidência do projecto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, incluindo ainda todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes;.
36. Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatizações, 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 acessos, etc. 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;
37. Os resultados obtidos no decurso da prospecção e do acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Antes da adopção de qualquer medida de mitigação deverá compatibilizar-se a localização dos elementos do projecto, nomeadamente os apoios, com os elementos patrimoniais existentes, de modo a garantir a sua preservação e o seu enquadramento visual. Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a 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 ser afectadas têm que ser integralmente escavadas.
38. 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.
39. Sinalização e vedação permanente das ocorrências patrimoniais constantes do EIA bem como de todas aquelas que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto aos trabalhos.
40. Garantir que as operações mais ruidosas que se efectuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.
41. No que se refere às operações de escavação propriamente ditas, privilegiar as que se efectuem por meio mecânicos.
42. Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.
43. Assegurar que são seleccionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível.
44. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações das populações.
45. São proibidas queimas a céu aberto.
46. Os resíduos produzidos nas áreas sociais e equiparáveis a resíduos urbanos devem ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito, devendo ser promovida a separação na origem das fracções valorizáveis e posterior envio para valorização, dando prioridade à reciclagem.
47. Desenvolver o Projecto de Execução da Linha, seleccionando os locais destinados à colocação dos apoios de modo a minimizar os impactes, nomeadamente e sempre que possível, através da disposição dos apoios nas extremidades das manchas de solos com elevado valor agrícola ou pelo menos nas extremidades das parcelas agrícolas.
48. Desenvolver o Projecto de Execução da Linha de forma a minimizar a afectação de áreas integradas no Aproveitamento Hidroagrícola da Lezíria Grande de V.F.X. e da Região Demarcada Vitivinícola de Bucelas.
49. As operações construtivas que comportem potencial risco de acidente, como a implantação de apoios, devem ser devidamente sinalizadas e, se necessário, vedadas, para assegurar a protecção de pessoas, culturas e gado.
50. Os muros, sebes vivas, vedações e outras divisórias afectadas devem ser devidamente reparados.
51. Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afecta à obra, de forma a evitar a acumulação e a ressuspensão de poeiras, quer por acção do vento, quer por acção da circulação de veículos e de equipamentos de obra.
52. Proceder à aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras.
53. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.
54. Implementar, nos caminhos (a melhorar ou a construir) que atravessem linhas de água, passagens hidráulicas, de secção adequada para uma cheia centenária.



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

55. Executar os trabalhos que envolvam escavações a céu aberto e movimentação de terras de forma a minimizar a exposição dos solos nos períodos de maior pluviosidade, de modo a diminuir a erosão hídrica e o transporte sólido.
56. Antes dos trabalhos de movimentações de terras, proceder à decapagem da terra viva e ao seu armazenamento em pargas, para posterior reutilização em áreas afectas à obra.
57. Conduzir as obras de construção das fundações dos apoios localizados em áreas RAN ou REN de forma a não serem afectadas áreas suplementares de solos integrados nessa(s) reserva(s), evitando a afectação de áreas circundantes e não deixando no local elementos grosseiros provenientes da escavação (necessária a obtenção de prévia autorização para a realização das mencionadas acções em áreas de REN, se tal for inevitável).
58. Não armazenar, ainda que temporariamente, os materiais resultantes das escavações e da decapagem dos solos, a menos de 50 m das linhas de água, nem em zonas de cheias ou zonas inundáveis, quando os trabalhos decorram em período de chuva. Durante o armazenamento temporário de terras, deve efectuar-se a sua protecção com coberturas impermeáveis. As pilhas de terras devem ter uma altura que garanta a sua estabilidade.
59. Delimitar com fita sinalizadora as ocorrências patrimoniais que tenham menor visibilidade e/ou que se situam nas proximidades da frente de trabalho, nas fases de desmatção, escavação e reposição.
60. Esclarecer os proprietários de parcelas com uso florestal acerca das limitações que incidem sobre as formas de exploração do solo na faixa de segurança.
61. A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afectação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção desses dispositivos adequados.
62. Assegurar o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em tanques ou fossas estanques e posteriormente encaminhados para tratamento.
63. A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames accidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.
64. Apesar de não se preverem intervenções nas linhas de água existentes, deverá garantir-se ao máximo a preservação das estruturas vegetais existentes nas suas margens, uma vez que estes são importantes para evitar a instabilização das margens e servir de barreira ao arraste de sedimentos para a linhas de água.
65. Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem e linhas de água que possam ter sido afectados pelas obras de construção.
66. As acções que envolvem riscos relativos às contaminações de solo serão efectuadas em zonas confinadas e devidamente identificadas, de preferência nos estaleiros, evitando as linhas de água.
67. Proceder, no caso em que os apoios sejam implantados em zonas de declive acentuado, à drenagem periférica na área de trabalho, de forma a reduzir o escoamento sobre os locais onde ocorrerá a mobilização do solo.
68. As intervenções na proximidade de redes de drenagem e regadio, superficiais ou subterrâneas, devem evitar a deposição de materiais em valas e a ruptura de condutas.
69. Em fase de Projecto de Execução deverão ser efectuados levantamentos de campo nos locais de implantação dos apoios para avaliação de potenciais interferências nos habitats de ocorrência potencial do rato de cabreira e desenvolver medidas para minimizar as afectações que se verifiquem.
70. Evitar a destruição desnecessária de manchas de vegetação aquando da instalação dos estaleiros e da movimentação de pessoas e máquinas. Esta recomendação é particularmente importante no que se refere à preservação e recuperação da vegetação ripícola que se desenvolve ao longo das linhas de água.
71. Caso se verifique a necessidade de abate de Sobreiros e ou Azinheiros deverá ser solicitado a devida autorização à Entidade Competente.
72. Colocação de sinalização para aves do tipo BFD (Bird Flight Diverter) nas extensões dos troços alternativos A, B1 ou B2 (consoante a alternativa seleccionada) e C que se desenvolvam na Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo, com um compasso de aplicação de 3 em 3 metros. Na restante extensão da linha e uma vez que ocorrem movimentos migratórios de várias espécies de avifauna, protegida ou não, o compasso de colocação poderá ser de 5 em 5 metros.
73. Uma vez que o projecto atravessa áreas de Zonas de Caça, dever-se-á, sempre que possível, respeitar os limites das áreas de Regime Ordenado de Caça.
74. Durante a Fase de Desactivação da Linha de 150 kV todos os apoios onde ocorram ninhos de cegonha deverão ser sinalizados. O processo de desmonte dos ninhos de cegonhas que ocorram nos apoios deverão ser realizados após a época de nidificação e reprodução, indicando-se os meses entre Julho e Outubro como os mais favoráveis para essas acções.



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

75. Após a realização da desmatação do terreno efectuar prospecções arqueológicas nos sítios onde actualmente se registaram condições de reduzida visibilidade do terreno.
<u>Fase de desactivação</u>
76. Tendo em conta o horizonte de tempo de exploração do projecto e a dificuldade de prever as condições ambientais locais e instrumentos de gestão territorial e legais então em vigor, deve o proponente, no último ano de exploração do Projecto, apresentar à entidade pública competente um plano de desactivação pormenorizado, contemplando nomeadamente: <ul style="list-style-type: none"><li>• Solução final de requalificação da área de implantação do projecto e projectos complementares, a qual deve ser compatível com os instrumentos de gestão territorial e com o quadro legal então em vigor;</li><li>• Acções de desmantelamento e obra a ter lugar;</li><li>• Destino a dar a todos os elementos retirados;</li><li>• Plano de recuperação final de todas as áreas afectadas.</li></ul>
<u>Outros elementos</u>
77. No caso de se pretender rejeitar os efluentes domésticos da fase de obra numa linha de água ou no solo, torna-se necessário o licenciamento da rejeição de águas residuais, ao abrigo do DL nº. 226-A/2007, de 31 de Maio e da Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro.
78. As intervenções que se pretendam realizar a menos de 10 m de linhas de água, para linhas de água não navegáveis, não flutuáveis e não sujeitos à influência de marés e uma faixa de 30 m ao longo dos cursos de água navegáveis ou flutuáveis, como é o caso do rio Tejo, carecem de licenciamento de ocupação do domínio hídrico, como sejam as instalações de estaleiros e de parques de materiais, a execução de terraplenagens, de escavações e a abertura de novos acessos.
79. Contemplar em sede de projecto de execução, as condicionantes referentes à Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa, definida no Decreto 48542, de 24 de Agosto de 1964, e as situações de balizagem da linha de energia, de acordo com o previsto na Circular de Informação Aeronáutica nº. 10/03, de 6 de Maio, para além das situações previstas nas medidas preventivas para o Novo Aeroporto de Lisboa, definidas no DL nº. 19/2008, de 1 de Julho.
80. Apresentar o projecto de execução da Linha para apreciação por parte da ANA, SA.
81. Contactar e informar da calendarização da obra, previamente ao início da execução do projecto, a Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Sorraia e a Associação de Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira.
82. Assegurar os contactos necessários com as várias entidades que detenham infra-estruturas na área de atravessamento da presente Linha, nomeadamente as concessionárias REN – Gasodutos, SA e a CLC – Companhia Logística de Combustíveis SA, com o fim de se estudar em conjunto as interferências e garantir as condições de segurança actuais.
83. Observar integralmente as disposições referentes às servidões administrativas, distâncias mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigentes.
84. Cumprir com o disposto no DL nº. 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL nº. 155/2004, de 30 de Junho, que determina que os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira só poderão ser autorizados para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização.
85. Cumprir com o disposto no DL nº. 173/88, de 17 de Maio e no DL nº. 174/88, de 17 de Maio que estabelece a obrigatoriedade de manifestar o corte ou arranque de árvores, assim como das Portarias nº. 553-B/2008, de 27 de Junho e nº. 103/2006, de 6 de Fevereiro, relativas à erradicação do nemátodo da madeira de Pinheiro.
86. Cumprir com o disposto na alínea a), nº. 1, do artigo 15º, do DL nº. 124/2006, de 28 de Junho – medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, com as alterações introduzidas pelo DL nº. 17/2009, de 14 de Janeiro relativo à gestão do combustível numa faixa correspondente à projecção vertical dos cabos condutores exteriores acrescidos de uma faixa de largura não inferior a 10 metros para cada lado.
87. Cumprir o DL nº. 124/2006 nas operações de desmatação e desflorestação quer na fase de construção, quer de exploração.
88. Contactar a empresa titular dos direitos de prospecção e pesquisa na Área de Prospecção e Pesquisa da Marateca, de modo a, na medida do possível, se compatibilizarem os dois projectos (este e a linha), já que após instalada a linha, esta implica uma área de defesa própria que poderá inviabilizar a exploração de recursos minerais de cobre, chumbo, zinco, prata e ouro que eventualmente aí venham a ser descobertos.
89. Considerando que a implementação da Linha Marateca-Fanhões irá provocar a divisão de algumas parcelas agrícolas, reduzindo a sua rentabilidade ou mesmo tornando-as inviáveis, deverá o proponente assumir a aquisição total daquelas cuja parte restante, para além da área a expropriar, não assegure, proporcionalmente, os mesmos



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

cómodos que oferecia todo o prédio, conforme disposto no Código das Expropriações (DL n.º 438/91, de 9 de Novembro, revogada pela Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro e alterada pela Lei n.º 56/2008, de 4 de Setembro).
90. Contactar os serviços técnicos da ARBVS, em fase de projecto de execução e durante a fase de construção, a fim de participarem na escolha de soluções que minimizem os impactes na estrutura fundiária e no funcionamento da obra de rega e que sejam adequadas para o atravessamento das infra-estruturas hidráulicas existentes.
91. Manter a distância mínima lateral de 5 m entre as infra-estruturas da obra de rega (canal, regueiras e aquedutos) e os postes, assim como a altura da linha em relação ao canal não inferior a 6 m.
<b>Programa de Acompanhamento e Gestão Ambiental da Obra</b>
1. Implementar um Programa de Acompanhamento e Gestão Ambiental de obra, o qual deverá ter em consideração todas as medidas propostas neste parecer.
<b>Programas de Monitorização</b>
Em fase de RECAPE deverão ser apresentados à Autoridade de AIA os planos de monitorização detalhados, tendo por base as directrizes apresentadas no EIA, bem como a legislação em vigor.  Relativamente ao factor “Ecologia”, para além do referido, será ainda necessário: - Para o Plano de Monitorização dos Vertebrados Voadores, desenvolver um protocolo metodológico que detalhe os parâmetros a monitorar, o qual deverá ser sujeito a aprovação pelo ICNB. Assinala-se ainda a necessidade de seguir o conteúdo do programa de monitorização definido pelo ICNB, e publicado no portal <a href="http://www.icnb.pt">www.icnb.pt</a> , entendido como guia funcional para a estruturação e elaboração de Planos de Monitorização.

<b>Validade da DIA:</b>	6 de Julho de 2011
-------------------------	--------------------

<b>Entidade de verificação da DIA:</b>	Autoridade de AIA
--	-------------------

<b>Assinatura:</b>	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)
--------------------	---





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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

**ANEXO**

<p><b>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</b></p>	<p><u>Resumo do procedimento de AIA</u> A DGEG enviou à APA, a 10 de Novembro de 2008, o EIA da Linha Zona da Marateca – Fanhões, a 400 kV, tendo a metodologia de avaliação utilizada pela CA contemplado o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Instrução do processo ao abrigo do n.º 19, do Anexo I do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua redacção actual, no dia 11 de Novembro de 2008;</li><li>• Avaliação da conformidade do EIA com as disposições do Artigo 12º do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio e da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, tendo sido solicitados elementos adicionais ao proponente, no dia 16 de Dezembro de 2008;</li><li>• Apreciação do aditamento ao EIA, recebido no dia 19 de Janeiro de 2009 e deliberação sobre a conformidade do EIA, a 27 de Janeiro de 2009;</li><li>• Apreciação dos novos elementos adicionais, solicitados após a emissão da declaração de conformidade e recebidos no dia 13 de Março de 2009, ao abrigo do n.º 5, do Artigo 13º, do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua redacção actual;</li><li>• Consulta de entidades externas com competência na apreciação do projecto, cujos contributos, incluídos no Anexo II, foram tidos em conta ao longo da presente avaliação e, em concreto, no capítulo 5 do presente parecer;</li><li>• Abertura de um período de Consulta Pública, durante 33 dias úteis, do dia 16 de Fevereiro a 03 de Abril de 2009;</li><li>• Realização de uma reunião técnica de esclarecimento na APA, no dia 30 de Março de 2009, no âmbito da Consulta Pública;</li><li>• Realização de reuniões de trabalho para discussão e aprovação do parecer final da CA, o qual contém as questões significativas que resultaram da presente avaliação;</li><li>• Elaboração da Proposta de DIA pela Autoridade de AIA e envio para a tutela;</li><li>• Emissão da DIA.</li></ul> <p><u>Pareceres externos</u></p> <p>No âmbito do pedido de parecer a entidades externas, foram solicitados contributos ao Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação (INETI), Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC), Autoridade Florestal Nacional (AFN), Estradas de Portugal (EP), Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), Estado Maior da Força Aérea Portuguesa (EMFA), Anacom, Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Alentejo (DRAP Alentejo), Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAP LVT), Direcção Regional de Economia do Alentejo (DRE Alentejo), Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo (DRE LVT), Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR) e Direcção-Geral de Infra-Estruturas e Equipamentos (DGIE).</p> <p>Os contributos recebidos (incluídos no anexo II do Parecer da CA) foram incorporados ao longo do Parecer da CA, destacando-se adiante alguns aspectos.</p> <p>Relativamente aos recursos minerais, o parecer do INETI julga conveniente que seja ouvida a empresa titular dos direitos de prospecção e pesquisa na Área de Prospecção e Pesquisa da Marateca, já que os impactes sobre esta área são considerados moderadamente significativos e que, após instalada a linha, esta implica uma área de defesa própria de dimensões consideráveis que poderá inviabilizar a exploração de recursos minerais de cobre, chumbo, zinco, prata e ouro que eventualmente aí venham a ser descobertos.</p> <p>A EP informa que a BRISA está a elaborar o Estudo Prévio do lanço do IC13, no âmbito dos acessos rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa, cujo corredor intercepta a área de estudo da Linha, no concelho de Coruche.</p> <p>A ANA – Aeroportos de Portugal, em resposta ao parecer solicitado ao INAC, dado a</p>
---	---



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>competência de emissão de pareceres ao abrigo das servidões aeronáuticas lhe estarem delegadas, considera que deverão ser contempladas as condicionantes referentes à Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa, definida no Decreto 48542, de 24 de Agosto de 1964, e as situações de balizagem da linha de energia, de acordo com o previsto na Circular de Informação Aeronáutica nº. 10/03, de 6 de Maio.</p> <p>O mesmo parecer alerta ainda para as situações previstas nas medidas preventivas para o Novo Aeroporto de Lisboa, definidas no DL nº. 19/2008, de 1 de Julho e para a necessidade de se submeter o projecto final e definitivo a apreciação por parte da ANA.</p> <p>O parecer da DGEG condiciona a sua aprovação do projecto ao seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• As alternativas propostas não deverão intersectar as áreas cativas e de reserva, sob pena de inutilização dos recursos geológicos e consequentemente a indemnização devida aos exploradores, de valor igual ao dos recursos geológicos inutilizados e respectivos direitos adquiridos;</li><li>• Dar especial atenção ao recurso mineral “Casal do Ribatejo”, do qual não decorrem servidões administrativas, mas que poderá constituir a médio prazo uma exploração hidromineral, de interesse local ou regional;</li><li>• Contactar a concessionária REN – Gasodutos, SA e a CLC – Companhia Logística de Combustíveis SA com o fim de se estudar em conjunto as interferências com as suas infra-estruturas e definir eventuais acções para manutenção das condições de segurança actuais;</li><li>• Observar integralmente as disposições referentes às servidões administrativas, distâncias mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigentes.</li></ul> <p>A DGADR informa que na fase de execução do projecto deverão ser contactadas e informadas da calendarização da obra, a Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Sorraia e a Associação de Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira.</p> <p>A Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo refere que as alternativas 3 e 4 abrangem a Área de Reserva de Alhandra, definida pelo Decreto Regulamentar nº. 15/93, de 13 de Maio, pelo que se deverá optar por uma das restantes alternativas.</p>
<p><b>Resumo do resultado da consulta pública:</b></p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 35 dias úteis, desde o dia 16 de Fevereiro a 3 de Abril de 2009, tendo sido recebidos 18 pareceres.</p> <p>1) A Câmara Municipal de Arruda dos Vinhos é favorável à Alternativa 2 e desfavorável a todas as outras, considerando que apesar da Alternativa 2 constituir mais um corredor de passagem de linhas na freguesia de Arruda dos Vinhos, apresenta um maior afastamento aos perímetros urbanos de Santiago dos Velhos e de A do Mourão. Refere ainda que esta alternativa não deverá colidir com um eventual crescimento do perímetro urbano de Santiago dos Velhos e de A do Mourão a considerar em sede de revisão do PDM.</p> <p>Este afastamento das áreas urbanas poderá contribuir para um menor impacto nas populações, na paisagem, ambiente sonoro e campos electromagnéticos.</p> <p>Em fase de projecto de execução deverá ficar acautelado o maior afastamento possível das linhas e apoios às habitações, assim como deverão ser tomadas medidas minimizadoras dos impactos na paisagem, ecologia (particularmente avifauna) e nas culturas e áreas produtivas.</p> <p>2) A Câmara Municipal de Loures considera que o Troço alternativo F1, ao contrário do F2, vai sobrepassar áreas urbanizáveis junto à localidade de Bemposta, mistos de indústria e terciário, bem como espaços rurais pouco intervencionados, incluindo o espaço preservado da Quinta do Boição, unidade turística de referência na freguesia de Bucelas.</p> <p>A construção do Troço Alternativo F1 prejudicará irremediavelmente o modelo de desenvolvimento que a freguesia de Bucelas e o município de Loures têm apoiado para esta área, o qual não é compatível com a dispersão e proliferação de linhas e postes de alta tensão distribuídos aleatoriamente pelo território.</p> <p>Assim, considera que o Troço Alternativo F2 deverá ser o adoptado uma vez que apresenta menores impactos globais, uma vez que passa no corredor de uma linha já existente. Refere ainda que este troço, ao inflectir para Sul para a subestação, deve-se</p>



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

aproximar mais das linhas existentes, afastando-se um pouco mais das velhas instalações dos aviários mais próximos da localidade de Freixial, e coincidindo com a linha existente nos últimos 1300 m.

Propõe que sejam adoptadas as seguintes medidas antes do início da obra ou durante a sua execução:

- Procedimentos legais relativos à utilização de solos integrados em RAN e REN;
  - Implementação do Plano Geral de Acompanhamento Ambiental da Obra;
  - Informação atempada às populações das freguesias a intervencionar, sobre a obra e suas características, responsáveis e seus contactos;
  - Pagamentos indemnizatórios atempados e acordos com proprietários afectados;
  - Sensibilização ambiental dos trabalhadores afectos à obra;
  - Informação, em devido tempo, às autarquias e populações sobre alterações de circulação rodoviária;
  - Maior confinção possível dos espaços intervencionados, com a necessária sinalização e restrição de circulação de estranhos à obra;
  - Implementação de um plano integrado de gestão de resíduos;
  - Implementação das medidas necessárias à condução da obra sem riscos para os trabalhadores e populações vizinhas;
  - Acessos novos apenas os estritamente necessários, fora de áreas REN e RAN, sempre que possível. Os acessos já existentes devem ser mantidos em bom estado. Alguns dos acessos existentes correspondem à rede viária militar associada ao Sistema Defensivo das Linhas de Torres, considerados como locais de valor patrimonial, pelo que deverá ser contactado o Gabinete de Arqueologia da Câmara Municipal de Loures, previamente ao início da obra;
  - Os acessos utilizados deverão ser molhados de forma a reduzir a emissão de poeiras;
  - A localização dos estaleiros/parques de materiais devem ser alvo de fiscalização tendo em conta as diversas condicionantes do território. Estes deverão ser vedados, sinalizados e com o armazenamento e contenção adequado dos combustíveis, óleos e outros produtos. As manutenções e reparações de máquinas deverão ser efectuadas em local próprio, fora do estaleiro. Os resíduos e as águas residuais deverão ser removidos e encaminhados de forma a não contaminarem o solo. Interdição da lavagem das betoneiras fora dos locais infra-estruturados para tal;
  - Deverá ser recuperada a área do estaleiro após a sua remoção;
  - As terras de escavação deverão ser utilizadas para os aterros necessários indo apenas para vazadouro legal as sobranças;
  - A colocação dos postes deverá ter em atenção os limites das propriedades e a envolvente, quer em termos humanos quer ecológicos;
  - Relativamente à qualidade do ar, deverá ser proibida a queima a céu aberto de materiais residuais da obra; conservação e limpeza dos acessos próximos de habitações; controlo da velocidade dos veículos; lavagem obrigatória dos rodados; revisão e manutenção periódica de veículos e máquinas;
  - As actividades mais ruidosas, nas proximidades das populações, apenas deverão ser efectuadas nos dias úteis, dentro do horário diurno. Deverão ser utilizados equipamentos em bom estado de manutenção e o tráfego de viaturas pesadas deverá ser efectuado em circuitos que incomodem o menos possível as populações;
  - Perturbação do menor espaço possível na envolvente da obra, restabelecimento e recuperação das zonas de acessos temporários;
  - Aviso atempado das obras aos proprietários dos terrenos agrícolas de forma a prevenir a destruição de culturas;
  - Prospecção arqueológica após desmatção e acompanhamento arqueológico da obra e inventariação exaustiva dos locais de interesse arqueológico e patrimonial.
- Salienta ainda as seguintes medidas a implementar imediatamente a seguir à obra e durante a fase de exploração:

- Reposição dos pavimentos existentes e limpeza e recuperação de todos os locais



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>utilizados durante a obra e não utilizados durante a fase de exploração;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Monitorização do ruído segundo o plano proposto no EIA, dando a conhecer às populações esses resultados. Informar a APA de todas as reclamações recebidas, bem como das medidas tomadas para a resolução do problema.</li></ul> <p>3) A Junta de Freguesia de S. Tiago dos Velhos é favorável à Alternativa 2, uma vez que se encontra mais afastada das áreas urbanas, diminuindo assim os impactes negativos na paisagem e no ruído. Esta alternativa permite que os campos electromagnéticos estejam mais afastados das populações.</p> <p>4) A Junta de Freguesia de Pegões sugere uma alteração à Alternativa A mais para Este, em terrenos florestais, conforme desenho anexo ao parecer. Considera que esta alteração permite minimizar os impactes ambientais, nomeadamente na paisagem, uma vez que o traçado proposto atravessa zonas agrícolas e habitações rurais.</p> <p>5) A Junta de Freguesia de Calhandriz refere que o projecto irá trazer mais desvantagens para a freguesia, não apresenta qualquer mais-valia para a população da freguesia a qual será afectada por mais uma condicionante. Salienta os impactes negativos da Linha ao nível da paisagem o que implica a desvalorização patrimonial e a degradação da qualidade de vida da população. Segundo a Junta, as Alternativas 2, 3 e 4, para além de terem maiores implicações com as servidões existentes, designadamente aeronáuticas, representam um impacte consideravelmente elevado sobre a freguesia, nomeadamente ao nível do património paisagístico e edificado (aglomerados rurais e fortes das linhas de Torres) e da qualidade de vida das populações. Considera que a Alternativa 1 (D1 e E1) representa um menor impacte directo sobre a freguesia e sua população.</p> <p>6) A Junta de Freguesia de Bucelas discorda da avaliação efectuada no EIA que considera do Troço F1 como o mais favorável. Salienta que este troço alternativo passa na Quinta do Boição, onde se encontra uma das mais importantes unidades turísticas da freguesia, para além de criar um novo canal de passagem de linhas eléctricas, não aproveitando o já existente na freguesia. Não entende como pode ser considerado como mais favorável a criação de um novo canal, levando a uma dispersão de linhas eléctricas de alta tensão, passando numa zona rural com potencial turístico e pouco intervencionada. Para além disso o Troço Alternativo F1 afecta espaços urbanos e urbanizáveis, critério que foi considerado basilar na definição de alternativas. Salienta o descontentamento com este troço alternativo, e defende que a passagem da linha deverá ser efectuada por canais já existentes.</p> <p>7) O Turismo de Portugal, I.P. considera que o projecto não apresenta impactes ao nível do sector do turismo, não havendo qualquer interferência com empreendimentos turísticos classificados ou previstos.</p> <p>8) A Autoridade Florestal Nacional refere que o projecto atravessa áreas com ocupação florestal caracterizada pela existência de carvalhos diversos, nomeadamente povoamentos de Sobreiros e Sobreiros isolados e dispersos, pela existência de Pinheiros Bravos e Mansos e de Eucaliptos. Salienta que para qualquer das alternativas em avaliação é necessário proceder ao abate de arvoredo, considerando a Alternativa 2 como a mais favorável.</p> <p>Alerta para o cumprimento do disposto no DL n.º. 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL n.º. 155/2004, de 30 de Junho, que determina que os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira só poderão ser autorizados para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização. Pode, ainda, ser exigida pelo Senhor Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas a constituição de novas áreas de povoamentos nunca inferiores às afectadas pelo corte ou arranque de sobreiros e de azinheiras, multiplicadas por um factor de 1,25.</p> <p>Deverá ser cumprido o disposto no DL n.º. 173/88, de 17 de Maio e no DL n.º. 174/88, de 17 de Maio que estabelece a obrigatoriedade de manifestar o corte ou arranque de árvores, assim como das Portarias n.º. 553-B/2008, de 27 de Junho e n.º. 103/2006, de 6 de Fevereiro relativas à erradicação do nemátodo da madeira de Pinheiro.</p>
--	--



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Considera também que deverá ser cumprido o disposto na alínea a), nº. 1, do artigo 15º, do DL nº. 124/2006, de 28 de Junho – medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, com as alterações introduzidas pelo DL nº. 17/2009, de 14 de Janeiro relativo à gestão do combustível numa faixa correspondente à projecção vertical dos cabos condutores exteriores acrescidos de uma faixa de largura não inferior a 10 metros para cada lado.

Uma vez que o projecto atravessa áreas de Zonas de Caça, dever-se-á, sempre que possível, respeitar os limites das áreas de Regime Ordenado de Caça.

A execução dos trabalhos relativos à instalação da linha de transporte de energia deverá ser planeada de forma a reduzir ao mínimo indispensável o corte de arvoredo, preservando os exemplares de sobreiros e azinheiras, bem como áreas de ocupação florestal.

9) A Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC) apresenta as seguintes recomendações:

- Ter em atenção a área de prospecção e pesquisa mineira da Marateca, devendo ser respeitada a respectiva servidão;
- Tendo em conta que a área atravessada é maioritariamente ocupada por áreas agrícolas de matos e florestas, deverá ser tido em atenção o risco de incêndio, não descurando os pontos de água;
- As operações de desmatagem e desflorestação quer na fase de construção, quer de exploração, devem ter em atenção o cumprimento do DL nº. 124/2006, devendo evitar-se o período crítico relativo a incêndios florestais;
- Relativamente ao uso do solo deverá ser considerado o novo aeroporto de Lisboa, assim como a existência de gasodutos, rodo e ferrovias e ainda linhas de transporte de energia já existentes;
- Dever-se-á evitar a sobrepassagem de habitações;
- Deverá ser cumprida a distância dos apoios às linhas de água de forma a prevenir o seu desabamento, quer devido à erosão provocada pela linha de água quer por cheias, nomeadamente na ribeira da Marateca;
- A construção da linha deverá obedecer a critérios de segurança em termos de construção anti-sísmica;
- O atravessamento da área de servidão aeronáutica e militar deverá incluir a correcta sinalização quer diurna quer nocturna do corredor de passagem da linha eléctrica;
- A instalação do estaleiro e parque de materiais deverá disciplinar-se pelo cumprimento das regras de segurança, higiene e saúde no trabalho em vigor, assim como segurança contra incêndios, devendo apresentar plano de segurança de obra e plano de emergência, nomeadamente aos serviços municipais de protecção civil e corpos de bombeiros territorialmente competentes;
- Deverá ser acautelado o restrito respeito pela área de segurança do corredor de forma a diminuir o risco de incêndio, assim como garantir a eficácia do seu combate independentemente da sua origem;
- É pertinente a sensibilização da população directa e indirectamente afectada pela passagem do corredor relativamente aos cuidados a ter em matéria de proximidade à linha;
- Recomenda a monitorização relativamente às causas de incêndio com origem na rede de transporte de energia eléctrica;
- Recomenda a entrega aos municípios e à ANPC do traçado da nova linha em base cartográfica digital.

10) A Estradas de Portugal, S.A. refere que se encontra a elaborar o estudo prévio do IC13, no âmbito dos acessos rodoviários ao novo aeroporto de Lisboa, cujo corredor intercepta a área de estudo da Linha no concelho de Coruche.

11) A REFER, EPE salienta que o projecto intercepta as Linhas Ferroviárias do Norte e do Alentejo. Considera que em fase de projecto de execução deverá ser considerada a protecção adequada aos ambientes electromagnéticos associados à proximidade e ao cruzamento da linha de muito alta tensão a 400kV com a catenária das linhas do Alentejo e Norte a 25 kV.



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>Refere ainda que foi elaborado um estudo de viabilidade para a instalação de uma terceira via entre o topo Norte da estação de Alverca (km 21+800) e a saída de Vila Franca de Xira (km 31+200) da Linha do Norte. Salaria que o projecto cruza os corredores das Linhas de Alta Velocidade Lisboa/Porto e Lisboa/Madrid, matéria objecto de pronúncia por parte da RAVE.</p> <p>Salaria a necessidade do proponente submeter à REFER o projecto de execução, tendo em vista articular a aplicação dos normativos em vigor no que concerne aos atravessamentos dos caminhos-de-ferro.</p> <p>12) A Auto-estradas do Atlântico, SA refere que a Linha não apresenta interferências com nenhuma das auto-estradas concessionadas a esta empresa.</p> <p>13) A BRISA, SA refere que a cartografia utilizada encontra-se desactualizada, não incluindo as auto-estradas A9 e A10, sendo estas interferidas pela Linha. Refere ainda que se encontra a desenvolver os estudos prévios dos acessos rodoviários ao novo aeroporto de Lisboa ao abrigo de um protocolo com a Estradas de Portugal, S.A. Estes acessos incluem um troço do IC13 entre a A13 e Coruche, cujo corredor será interferido pela linha em avaliação.</p> <p>Considera importante a manutenção de contactos de forma a compatibilizar este projecto com as diferentes auto-estradas. Salaria que o projecto da Linha deverá ter em consideração a zona de servidão non aedificandi das infra-estruturas rodoviárias e garantir as regulamentações aplicáveis de forma a não interferir com a sua exploração.</p> <p>14) A NAER, SA salienta que o projecto da Linha se sobrepõe à área abrangida pelas medidas preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa, sendo que qualquer construção de equipamentos e infra-estruturas de serviços estão dependentes de parecer vinculativo da ANA, S.A.</p> <p>15) A CIMPOR considera que a Alternativa D2 irá afectar a exploração da Pedreira Bom Jesus e a área de segurança do seu Paiol, com todas as consequências daí decorrentes para o Centro de Produção de Cimento de Alhandra. Assim, em sua opinião, esta alternativa não deverá ser considerada como viável uma vez que não permite a manutenção da actividade económica associada ao Centro de Produção referido.</p> <p>Salaria que a localização do Paiol encontra-se mal sinalizada na cartografia presente no Resumo Não Técnico.</p> <p>16) A Administração do Porto de Lisboa (APL) informa que possui jurisdição sobre o plano de água dos rios Sorraia e Tejo os quais são atravessados pelo traçado da linha em avaliação.</p> <p>Refere que não lhe foi possível perceber quais as características associadas ao atravessamento da linha eléctrica sobre os rios Sorraia e o Tejo e entende que deverão ser reveladas todas as particularidades deste atravessamento, devendo ser respeitado o livre acesso ao Domínio Público Hídrico, tal como é exigido pela legislação, bem como manter um vão livre, igual ou superior ao proporcionado pela Ponte Marechal Carmona.</p> <p>Refere que não foi abordada no EIA a influencia que este atravessamento poderá provocar sobre a navegabilidade dos troços dos rios Sorraia e Tejo.</p> <p>Considera que deverá ser informada sobre o início da construção uma vez que este pode, ainda que de forma temporária, inviabilizar a navegabilidade dos troços dos rios em questão.</p> <p>Refere que as peças desenhadas apresentam a área de jurisdição da APL incompleta e que foi celebrado um protocolo entre a APL e a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira para a construção de um passeio ribeirinho entre Alhandra e Vila Franca de Xira, importando acautelar a utilização do mesmo durante a construção da linha e durante a sua exploração.</p> <p>17) A Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Sorraia (ARBVS) refere que a Alternativa A atravessa a zona beneficiada, mais precisamente a várzea do Samora (km 57+600 a 58+500). Propõe que:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• O traçado e a implantação dos postes evitem ao máximo a zona beneficiada pela obra de rega, classificada como RAN e REN, abaixo do canal de rega;</li><li>• Seja mantida a distância mínima lateral de 5 m entre as infra-estruturas da obra de rega (canal, regueiras e aquedutos) e os postes, assim como a altura da linha em</li></ul>
--	--



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>relação ao canal não inferior a 6 m;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• A interferência com os prédios rústicos seja minimizada, aproveitando as extremas das propriedades para a colocação das estruturas;</li><li>• Em fase de projecto de execução e durante a fase de construção, os serviços técnicos da ARBVS sejam contactados a fim de participarem na escolha de soluções que minimizem os impactes na estrutura fundiária e no funcionamento da obra de rega e que sejam adequadas para o atravessamento das infra-estruturas hidráulicas existentes;</li><li>• Os caminhos rurais que forem utilizados durante a fase de construção sejam repostos nas condições em que se encontravam inicialmente.</li></ul> <p>18) A Associação de Beneficiários de Loures refere que a Linha não interfere com os limites do Aproveitamento Hidroagrícola da Várzea de Loures.</p>
<p><b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b></p>	<p>O presente projecto tem por finalidade dotar a rede dos reforços necessários à ligação de uma nova Central de Ciclo Combinado a gás natural a instalar na zona de Sines, permitindo escoar para Norte a energia produzida, bem como receber e escoar para toda a rede a produção adicional de energia em Sines, resultante das diversas centrais de cogeração já ligadas ou em projecto e em condições adequadas de segurança e qualidade de serviço.</p> <p>A presente Linha inicia-se na actual Linha Palmela - Sines 3 (Vendas Novas) e termina na Subestação de Fanhões (Loures), atravessando, de Sul para Norte e em função das várias alternativas, o concelho de Palmela (sem colocação de apoios), Vendas Novas, Montijo, Coruche, Benavente, Vila Franca de Xira, Arruda dos Vinhos e Loures. Os factores ambientais analisados na presente AIA foram a geologia, geomorfologia e sismologia, solos, uso dos solos, recursos hídricos e qualidade da água, ambiente sonoro, ecologia, património, sócio-economia e ordenamento e condicionantes.</p> <p>No âmbito da geologia, geomorfologia e sismologia e, atendendo ao parecer externo do INETI, IP, não há aspectos impeditivos à implementação do projecto, considerando-se a opção de traçado sugerida pelo EIA (Alternativa 2) a mais adequada.</p> <p>É sugerido que na fase de projecto de execução sejam devidamente avaliadas as características geotécnicas dos maciços de fundação, sobretudo quando situados próximo ou em zonas de encosta, bem como em planícies aluviais.</p> <p>Em termos de solos e uso dos solos, constatou-se que a presente linha de transporte de energia não implica a ocupação contínua no terreno, mas apenas uma ocupação pontual, correspondente aos locais de implantação dos apoios e que na faixa de segurança a estabelecer apenas se prevê a restrição do actual uso em termos de espécies de crescimento rápido.</p> <p>Assim, face à situação de referência descrita no EIA e às características do projecto, a solução de traçado menos desfavorável para estes dois factores ambientais em conjunto será A+B1+C+D1+E2+E3+F1, correspondente à Alternativa 2.</p> <p>Considera-se ainda, que o projecto de execução deverá ser desenvolvido de forma a seleccionar os melhores locais para a colocação dos apoios com vista a uma menor afectação das zonas que apresentam solos de elevado valor agrícola e onde se verifique uma utilização agrícola com culturas de regadio, e sempre que possível, nas extremidades das parcelas agrícolas.</p> <p>Em termos dos recursos hídricos e da qualidade da água, considera-se que todas as alternativas são equivalentes. Deverá, no entanto, ser devidamente equacionada a possibilidade de não ocupar leitos e linhas de águas e respectivas margens (faixa de 10 m de largura ao longo dos cursos de água não navegáveis, não flutuáveis e não sujeitos à influência das marés, e uma faixa de 30 m ao longo dos cursos de água navegáveis ou flutuáveis como é o caso do rio Tejo) e de se garantir a manutenção da vegetação ripária associada às linhas de água.</p> <p>No âmbito do ambiente sonoro, a alternativa escolhida pelo estudo foi a A2 (A+B1+C+D1+E2+E3+F1) que evita os troços D2 e E1, os quais detêm um elevado número de habitações nas proximidades, considerando-se como tal justificada a escolha.</p> <p>Deverão, no entanto, ser apresentadas medidas a adoptar para ser minimizado o "efeito de coroa" em fase de projecto de execução.</p>



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

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Ao nível da ecologia, atendendo à afectação de habitats, a sua menor fragmentação, a manutenção de espaços canais afectos a infra-estruturas de transporte de energia, menor extensão de cablagem eléctrica e menor número de apoios no solo, considera-se que a opção menos impactante será a Alternativa 2.

Em fase de Relatório de Conformidade Ambiental com o Projecto de Execução (RECAPE) deverão ser mais estritamente definidas Medidas Compensatórias, nomeadamente no que à protecção das linhas diz respeito, no guarnecimento dos apoios como plataformas de nidificação ou outras que só poderão ser quantificáveis e qualificáveis nessa fase.

Considerando o património construído, a área onde se implanta o projecto é particularmente rica, nomeadamente no que se refere aos testemunhos relacionados com a actividade agrícola da região, referindo-se, entre outros, os exemplares de Quintas rurais e moinhos e destacando-se os dois elementos classificados como Imóveis de Interesse Público (Quinta do Bulhaco e casal da Torre de Cima). Outro importante conjunto patrimonial é o que se relaciona com as estruturas de carácter militar associadas à defesa de Lisboa no tempo das Invasões Francesas, as denominadas "Linhas de Torres".

Após a análise efectuada ao EIA conclui-se que a Alternativa 2 será aquela que menor afectação terá em termos patrimoniais.

Considerando os aspectos sócio-económicos, o projecto cumpre os objectivos de escoamento e reforço de abastecimento de energia eléctrica que justificam a sua adopção. Na apreciação deste factor ambiental foram valorizados aspectos como:

- Atravessamento/proximidade de áreas urbanizadas e urbanizáveis (aproximação à população e (des)valorização do aglomerado populacional);
- Atravessamento/proximidade de áreas de actividades económicas, agrícolas ou industriais;
- Atravessamento/proximidade de áreas de especial interesse enquanto (des)valorização territorial (essencialmente coincidentes com áreas especiais, áreas sensíveis e áreas de presença de património);
- Existência de situações de maior risco (atravessamento de linhas de água e de vias);
- Presença dos apoios de linha e respectivas fundações.

Neste sentido, considera-se que a alternativa que melhor salvaguarda os aspectos acima referidos é a alternativa composta pelos troços alternativos A+B1+C+D1+E2+E3+F1 (Alternativa 2).

Deverá contudo ser dada especial atenção ao posicionamento e ao número de postes de sustentação da linha, de modo a minimizar ao máximo o prejuízo sobre os terrenos com actividade agrícola e florestal, cuja presença na área de estudo é significativa.

No âmbito do ordenamento e condicionantes, efectuada a ponderação entre o interesse público do projecto e os impactes negativos do mesmo, considera-se como solução menos desfavorável o traçado composto pelos troços alternativos A + B1 ou B2 + C + D1 + E2 + E3 + F1 (Alternativa 2).

De referir que, no troço inserido no município do Montijo, caso em fase de projecto se venha a confirmar a afectação de alguma das áreas enunciadas no anexo III do DL 166/2008 de 22/08 a realização de obra carece de aprovação prévia no âmbito da REN – artigo 42º do mesmo diploma.

Por sua vez, também para as demais servidões e restrições de utilidade pública haverá que assegurar a obtenção atempada das autorizações/licenciamentos exigíveis por lei. Considera-se ainda, que na realização do projecto de execução deverão ser minimizadas as afectações de RAN e REN.

No que diz respeito aos pareceres decorrentes da consulta pública, foram recepcionados 18 pareceres, dos quais a grande maioria é favorável à Alternativa 2, com excepção da Câmara Municipal de Loures e da Junta de Freguesia de Bucelas que são contra o troço alternativo F1 e a Junta de Freguesia do Calhariz que opta pela Alternativa 1 que privilegia o troço alternativo E1.

Relativamente ao troço alternativo F1, da apreciação do EIA verificou-se que a alternativa F1 seria mais favorável pois abrange menor área de usos mais sensíveis, nomeadamente espaços urbanos, uso agrícola e floresta de produção. Por outro lado,





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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

a Alternativa F1 foi definida de modo a não abranger as áreas urbanas e urbanizáveis de Bemposta e de Bucelas, sendo que a Alternativa F2 sobrepassa a periferia do lugar de Vila Nova e 20 edifícios de uma exploração avícola, não obstante ter sido definida aproveitando o espaço canal das linhas eléctricas existentes.

Em rigor, nenhuma das opções (considerando o corredor) sobrepassa espaços urbanos ou urbanizáveis e ambas localizam-se entre espaços urbanos existentes, sendo que F2 é adjacente ao espaço urbano de Vila Nova e F1 é adjacente ao espaço urbano de Bemposta.

Por sua vez, verifica-se que F1 é menor e que F2 aproveita um corredor existente e por isso evita a dispersão de infra-estruturas.

Aparentemente em ambas as opções existe a possibilidade de não sobrepassar habitações sendo que os afastamentos à área mais densamente ocupadas são similares.

Considerando ainda a maior proximidade entre os aglomerados de Vila Nova e de Bemposta, valorizando a sua unidade face aos aglomerados de Bucelas e de Bemposta, optou-se pela adopção do traçado segundo a Alternativa F1 para este troço.

Relativamente ao troço alternativo E1, verificou-se que o mesmo detinha um elevado número de habitações nas proximidades face aos troços alternativos E2+E3, entendendo-se de relevar mais uma vez a importância de minimizar a afectação das áreas habitacionais.

Neste sentido e considerando ainda que na Alternativa E1 se destaca o atravessamento do contínuo urbano e urbanizável associado às povoações de A-do-Mourão e Santiago dos Velhos e considerando que a Alternativa E3 foi definida de modo a minimizar a abrangência das áreas urbanas e urbanizáveis da povoação de A-do-Mourão e Santiago dos Velhos e o atravessamento da Região Demarcada Vitivinícola de Bucelas, propõe-se a adopção do traçado segundo as Alternativa E2 e E3 para este troço.

De esclarecer ainda que a opção pelo E2 + E3, com aproximadamente mais 40 ha em REN do que o E1 visa igualmente atenuar o impacte produzido pela opção D1 sobre a RAN.

Assim, como resultado da análise global efectuada ao presente projecto e em concreto aos factores ambientais considerados como mais relevantes, a CA não identificou questões impeditivas ou impactes negativos significativos, não susceptíveis de serem minimizáveis com o integral cumprimento das medidas de minimização e dos programas de monitorização propostos.

Neste sentido, no âmbito da avaliação efectuada e ponderados todos os factores em presença, a CA, bem como a Autoridade de avaliação de impacte ambiental (AIA), propuseram a emissão de parecer favorável à Alternativa 2 (A+B1+C+D1+E2+E3+F1) do Projecto Linha Marateca-Fanhões a 400 kV, condicionado ao cumprimento dos termos e condições que se explicitam na presente DIA, incluindo os elementos a entregar em fase de RECAPE, as medidas de minimização, o programa de acompanhamento ambiental de obra e os programas de monitorização.