

**PROCESSO DE AVALIAÇÃO DE  
IMPACTE AMBIENTAL Nº. 2007**

**LINHA ZONA  
MARATECA – FANHÕES  
A 400 KV**

**PARECER DA  
COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

**COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

Agência Portuguesa do Ambiente

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale  
do Tejo

Administração da Região Hidrográfica do Tejo, IP

Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade

Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

Junho de 2009

## ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO .....	2
2	METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO.....	2
3	CARACTERIZAÇÃO DO PROJECTO.....	3
3.1	OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO.....	3
3.2	LOCALIZAÇÃO .....	3
3.3	ALTERNATIVAS CONSIDERADAS .....	4
3.4	DESCRIÇÃO .....	4
4	CARACTERIZAÇÃO DO EIA.....	7
4.1	APRECIACÃO GLOBAL.....	7
5	CONTRIBUTOS DE ENTIDADES EXTERNAS.....	23
6	CONSULTA PÚBLICA .....	24
7	CONCLUSÃO.....	30

## ANEXOS

ANEXOS I – LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO

ANEXO II – PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS

ANEXO III – CONDICIONANTES AO PROJECTO, ELEMENTOS A APRESENTAR, MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO, PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO E PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

## 1 INTRODUÇÃO

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em concreto o Decreto-Lei (DL) n.º. 69/2000, de 3 de Maio (alterado e republicado pelo DL n.º. 197/2005, de 8 de Novembro), a Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), na qualidade de entidade licenciadora, apresentou à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Linha Zona da Marateca – Fanhões, a 400 kV, cujo proponente é a REN – Rede Eléctrica Nacional, SA.

A APA, como Autoridade de AIA, nomeou uma Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades e seus representantes:

- APA (Gabinete de AIA) – Eng.º. Hugo Marques (Presidente), Eng.º. Augusto Serrano (Consulta Pública) e Eng.ª. Rita Candeias;
- APA (Departamento de Alterações Climáticas, Ar e Ruído) – Eng.ª. Maria João Palma (ruído);
- Administração da Região Hidrográfica do Tejo (ARH Tejo) - Eng.ª. Maria Helena Alves;
- Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB) – Arq. Ricardo Espírito Santo;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo (CCDR Alentejo) – Eng.ª. Joana Venade;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT) – Eng.ª. Conceição Ramos;
- Instituto de Gestão do Património Arqueológico e Arquitectónico (IGESPAR) – Dra. Maria Ramalho.

A Eng.ª. Maria João Palma do Departamento de Alterações Climáticas, Ar e Ruído foi entretanto substituída pela Eng.ª. Margarida Guedes.

## 2 METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO

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:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- Abertura de um período de Consulta Pública, durante 33 dias úteis, do dia 16 de Fevereiro a 03 de Abril de 2009;

- Realização de uma reunião técnica de esclarecimento na APA, no dia 30 de Março de 2009, no âmbito da Consulta Pública;
- 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;
- Elaboração da Proposta de DIA pela Autoridade de AIA e envio para a tutela;
- Emissão da DIA.

### **3 CARACTERIZAÇÃO DO PROJECTO**

#### **3.1 OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO**

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.

Por outro lado, de forma a ser possível 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, será ainda necessário proceder à abertura da Linha Palmela-Sines existente, a qual está contemplada no presente projecto.

Pretende-se ainda assegurar, no futuro, a ligação à subestação de alimentação da Linha Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, ainda sem local exacto definido.

#### **3.2 LOCALIZAÇÃO**

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, os seguintes concelhos e respectivas freguesias:

- Concelho de Vendas Novas (troço da alternativa A) – freguesias de Landeira e Vendas Novas;
- Concelho de Montijo (troço da alternativa A) – freguesias de Pegões e Canha;
- Concelho de Coruche (troço da alternativa A) – freguesias de Branca e Biscainho;
- Concelho de Benavente (troço da alternativa A) – freguesias de Santo Estevão, Benavente e Samora Correia;
- Concelho de Vila Franca de Xira – freguesias de Vila Franca de Xira (troço da alternativa A, B1, B2, C, D1, D2, E1, E2 e E3), Alhandra (troço da alternativa D2), S. João dos Montes (troço da alternativa D1, D2, E1 e E2), Sobralinho (troço da alternativa D2), Calhandriz (troço da alternativa D1, D2, E1, E2 e E3) e Alverca do Ribatejo (troço da alternativa D2);
- Concelho de Arruda dos Vinhos (troço da alternativa D2, E1, E2, E3, F1 e F2) – freguesia de Santiago dos Velhos;
- Concelho de Loures – Freguesias de Bucelas (troço da alternativa D2, E1, E3, F1 e F2) e Fanhões (troço da alternativa F1 e F2).

O Anexo I ao presente parecer inclui uma planta com as várias alternativas consideradas para o presente projecto, bem como a sua localização geográfica.

### 3.3 ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

O presente projecto contemplou um estudo de grandes condicionantes para definição da área de estudo e selecção de corredores alternativos, que contemplou, a nível global, o seguinte:

- Afastamento dos Sítios Estuário do Sado e Estuário do Tejo e aproveitamento do corredor da actual Linha Porto Alto – Sacavém, a 150 kV com a sua consequente desmontagem;
- Afastamento dos perímetros de protecção e de expansão do Campo de Tiro de Alcochete;
- Aproveitamento do espaço canal formado pela A13 – Almeirim/Marateca e evitamento do perímetro de protecção de uma fábrica de explosivos, bem como da Unidade Territorial de Vocação Turística e a área arqueológica no concelho de Palmela;
- Não abrangência de parte do Sítio Estuário do Tejo e da Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo na zona da travessia do Estuário do Tejo;
- Cumprimento da área de servidão aeronáutica do Novo Aeroporto de Lisboa – opção Ota (em vigor à época) e dos inúmeros pivots existentes no Aproveitamento Hidroagrícola da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira;
- Afastamento dos limites da área de Reserva de Alhandra e dos perímetros de servidão radioelétrica associados ao Centro de Fiscalização Remota do Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal (Serves);
- Compatibilização posterior da linha com as servidões aeronáuticas definidas para o Novo Aeroporto de Lisboa, na zona de Alcochete.

Para além do acima exposto, segundo o proponente, foram ainda efectuados pequenos ajustes, de modo a ser possível a definição dos corredores tecnicamente viáveis e ambientalmente mais favoráveis, tendo resultado 11 troços alternativos para passagem da Linha Marateca-Fanhões a 400 kV que se apresentam no Anexo I ao presente parecer.

### 3.4 DESCRIÇÃO

O presente projecto corresponde a uma linha dupla trifásica de transporte de energia, a 400 kV, que fará a ligação entre a actual Linha Palmela – Sines 3 na zona da Landeira e a Subestação de Fanhões existente, com uma extensão aproximada de 91 km por cabos aéreos.

A ligação da nova linha à actual Linha Palmela – Sines 3 será efectuada em “T” na zona da Landeira. A partir da zona em que será utilizado o corredor da Linha Carregado – Fanhões, a 220 kV, a linha em apreciação passa a ser uma linha dupla 220/400 kV.

A implementação do presente projecto levará à desmontagem de toda a linha Porto Alto – Sacavém, a 150 kV.

Tal como já referido neste Parecer, a presente linha será constituída por 11 troços alternativos, de acordo com o seguinte:

- Troço alternativo A – tem uma extensão de cerca de 67 272 m, iniciando-se a Sudeste da povoação de Landeira (Vendas Novas) e terminando a Sudoeste de Porto Alto na zona do Aproveitamento Hidroagrícola da Lezíria Grande (Vila Franca de Xira).

- Troço alternativo B1 – desenvolve-se a partir do troço alternativo A numa extensão de 6 588 m praticamente até à margem Sul do Estuário do Tejo, aproveitando o espaço canal associados às linhas eléctricas existentes, nomeadamente a Linha Porto Alto-Sacavém a 150 kV, a desmantelar.
- Troço alternativo B2 – desenvolve-se a partir do troço alternativo A numa extensão de 8 351 m até à margem Sul do Estuário do Tejo igualmente.
- Troço alternativo C – corresponde à travessia do Estuário do Tejo, numa extensão de 1 877 m e no local onde actualmente existe a Linha Porto Alto-Sacavém, a 150 kV.
- Troço alternativo D1 – inicia-se no final do troço alternativo C, em Vila Franca de Xira e termina em Monte da Serra, a Sul da povoação de Trancoso de Baixo, numa extensão de 6 450 m.
- Troço alternativo D2 – inicia-se igualmente no final do troço alternativo C e termina a Oeste da povoação de Calhandriz, numa extensão de 12 855 m e tentando aproveitar diversos espaços canal associados a linhas eléctricas que se desenvolvem ao longo da A1, bem como da A9 – CREL e A10.
- Troço alternativo E1 – inicia-se no final dos troços alternativos D1 e D2, numa extensão de 4 608 m e termina a Sul de Santiago dos Velhos. Procura aproveitar o espaço canal da Linha Carregado – Fanhões 2, a 220 kV e da Linha Palmela – Fanhões, a 400 kV existentes.
- Troço alternativo E2 – faz a ligação entre os troços alternativos D1 e D2, numa extensão de 2 305 m.
- Troço alternativo E3 – tem uma extensão de 2 913 m e inicia-se no final dos troços alternativos D2 e E2, a Oeste da povoação de Calhandriz. Termina no final do troço alternativo E1, a Norte do Monte Aguado.
- Troço alternativo F1 – tem início no final dos troços alternativos E1 e E3 e termina na subestação de Fanhões, numa extensão de 4 479 m.
- Troço alternativo F2 – inicia-se no final dos troços alternativos E1 e E3 e termina igualmente na subestação de Fanhões, numa extensão de 5 651 m, de modo a aproveitar o espaço canal das linhas eléctricas existentes.

As alternativas de traçado resultam da combinação dos diferentes troços alternativos:

- Alternativa 1 – A+B1/B2+C+D1+E1+F1/F2;
- Alternativa 2 – A+B1/B2+C+D1+E2+E3+F1/F2;
- Alternativa 3 – A+B1/B2+C+D2+E2+E1+F1/F2;
- Alternativa 4 – A+B1/B2+C+D2+E3+F1/F2.

Todas elas têm em comum o troço alternativo C, correspondente à travessia do Estuário do Tejo, cujo local de atravessamento corresponde ao local onde actualmente existe a Linha Porto-Alto – Sacavém, a 150 kV, e em que se prevê que com a concretização da linha em estudo seja desmontada e substituída por esta.

Serão colocados apoios de linha dupla da família “DL”, cuja altura mínima ao solo, da face inferior dos braços dos cabos condutores é de 24 m e a altura máxima ao mesmo nível é de 45 m. A altura total deste tipo de apoios é de 64,8 m.

A envergadura máxima entre consolas é de 17 m para os apoios de amarração e de 13,4 m para os de suspensão. Refira-se que para o troço correspondente à travessia do rio Tejo, por imperativos funcionais, prevê-se a utilização de apoios de altura superior, para que seja respeitada a seguinte distância mínima:

$D=3,5+h(m)$ , em que  $h$  é a altura máxima dos barcos que passam pelo local, medido acima do nível máximo das águas.

Relativamente às fundações, serão constituídas por quatro maciços de betão independentes, com sapata em degrau e chaminé prismática.

Apresenta-se, a título ilustrativo, o quadro seguinte com as distâncias da linha às várias estruturas existentes, de acordo com o Regulamento de Segurança das Linhas de Energia em Alta Tensão (RSLEAT) e com os critérios da REN, SA que são mais conservadores.

Tipo de estrutura	Critérios RSLEAT (distância m)	Critérios REN (distância m)
Solo	8,0	14
Árvores	5,0	8,0
Edifícios	6,0	8,0
Estradas	10,3	16,0
Vias-férreas electrificadas	16,0 <sup>(a)</sup>	16,0 <sup>(a)</sup>
Vias-férreas não electrificadas	10,3	15,0
Outras linhas aéreas	6,5 <sup>(a)</sup>	7,0 <sup>(a)</sup>
Obstáculos diversos	-	7,0

(a) Considerando o ponto de cruzamento a 200 m do apoio mais próximo.

A fase de construção será composta das seguintes actividades:

- Instalação de estaleiros/parques de materiais;
- Reconhecimento, sinalização e abertura de acessos;
- Desmatação e abertura de faixa de protecção;
- Marcação e abertura de caboucos;
- Construção dos maciços de fundação e montagem das bases;
- Montagem e levantamento dos apoios;
- Desenrolamento e regulação dos cabos;
- Eventual colocação de dispositivos de balizagem.

A desmontagem da Linha Porto Alto – Sacavém, a 150 kV envolverá actividades de remoção de cabos e apoios e a remoção de parte das fundações dos apoios.

Na fase de exploração, as principais actividades contemplarão o seguinte:

- Inspeção periódica do estado de conservação da linha;
- Manutenção da faixa de protecção;
- Execução de eventuais alterações impostas por novas construções, reparações ou substituição de estruturas.

A fase de construção do projecto terá uma duração de cerca de 44 semanas, iniciando-se logo após a conclusão do licenciamento do projecto. Prevê-se a entrada em funcionamento da linha em Junho de 2010, sendo o período de concessão do projecto até 15 de Junho de 2057.

## 4 CARACTERIZAÇÃO DO EIA

### 4.1 APRECIÇÃO GLOBAL

Os factores ambientais analisados na presente AIA foram os seguintes: geologia, geomorfologia e sismologia, solos, uso dos solos, recursos hídricos e qualidade da água, ambiente sonoro, ecologia, património, sócio-economia e ordenamento e condicionantes.

#### Geologia, geomorfologia e sismologia

Foi solicitado um parecer externo ao Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, IP (INETI), no âmbito de pedido de parecer a diversas entidades externas, como contributo na apreciação dos factores ambientais geologia, hidrogeologia e recursos minerais.

Em termos geológicos, os aspectos analisados versaram sobre o enquadramento geológico, geomorfologia, caracterização geológica, estratigráfica e litológica, geotecnia, sismicidade, tectónica e neotectónica e património geológico.

Segundo o parecer recebido, não há aspectos impeditivos à implementação do projecto, no âmbito deste factor ambiental, considerando-se a opção de traçado sugerida pelo EIA (Alternativa 2) a mais adequada.

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.

#### Solos

O EIA apresenta uma correcta caracterização da situação de referência analisando o tipo de solos presente num corredor de 400 m de largura ao longo dos vários troços propostos para o projecto.

Observando os quadros apresentados no Capítulo 3.1.3 - *Caracterização dos Solos Ocorrentes nos Troços Alternativos em Estudo*, por troços, temos a seguinte percentagem dos principais solos presentes:

- Troço alternativo A – 39 % solos Litólicos e 35 % solos Podzolizados;
- Troço alternativo B1 – 100% solos Halomórficos;
- Troço alternativo B2 – 100% solos Halomórficos;
- Troço alternativo C – 31 % solos Calcários e 22 % Halomórficos;
- Troço alternativo D1 – 84 % solos Calcários;
- Troço alternativo D2 – 67% solos Calcários;
- Troço alternativo E1 – 80 % solos Calcários;
- Troço alternativo E2 – 89% solos Calcários;
- Troço alternativo E3 – 86 % solos Calcários;
- Troço alternativo F1 – 53% solos Calcários e 27% solos Litólicos;
- Troço alternativo F2 – 57 % solos Calcários e 21% solos Litólicos.



Será na fase de construção, com as actividades inerentes à instalação dos apoios e consequente abertura de caboucos, execução dos maciços de fundação e circulação de maquinaria que ocorrerão os principais impactes.

Uma vez que se tratam de intervenções pontuais, localizadas na área de implantação dos apoios, os impactes são considerados negativos, mas pouco significativos, no caso da afectação de solos de reduzido valor agrícola e moderadamente significativos, para afectação de solos de médio a elevado valor agrícola. Estes impactes serão temporários, pois está prevista a recuperação das áreas utilizadas na fase de obra para a movimentação de maquinaria e montagem dos apoios.

A instalação dos diversos estaleiros de obra irá igualmente provocar impactes no solo, quer através da sua compactação, quer através da possibilidade de poluição do solo através de derrames de óleos ou combustível. Estes impactes serão negativos e pouco significativos, desde que devidamente cumpridas as medidas de minimização constantes do presente parecer. É intenção do proponente utilizar locais existentes e previamente infra-estruturados como áreas de estaleiro, localizados na proximidade dos corredores das linhas, acautelando assim a ocupação de novos solos.

Quanto às alternativas apresentadas, verifica-se que apenas o troço alternativo A apresenta solos de reduzido valor agrícola, sendo que todos os restantes troços alternativos se desenvolvem principalmente em áreas com solos de médio a elevado valor agrícola. Assim sendo, os impactes para os troços alternativos com solos de elevada aptidão agrícola classificam-se de negativos e moderadamente significativos.

No entanto, uma vez que o projecto se encontra em fase de estudo prévio, os locais destinados à colocação dos apoios poderão ser seleccionados de forma 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.

Durante a fase de exploração não são expectáveis impactes, uma vez que as áreas envolventes aos apoios tendem a regressar à situação inicial, recuperando a vegetação existente. As operações de manutenção e reparação envolvem basicamente meios humanos não provocando acções susceptíveis de provocar impactes nos solos.

No que diz respeito aos troços alternativos B1 e B2, que se desenvolvem integralmente em solos de elevado valor agrícola, classificados como pertencentes à Reserva Agrícola Nacional, a solução B1 é a mais favorável, uma vez que este troço alternativo se desenvolve numa extensão menor, representando menor afectação de solos, para além de acompanhar o traçado de uma linha existente.

Relativamente ao restantes troços alternativos e analisando os diferentes tipos de solos presentes face às suas potencialidades e valor agrícola, pode concluir-se que a conjugação de alternativas mais favorável será a constituída por A+B1+C+D1+E2+E3+F1 (traçado alternativo 2).

#### Uso do solo

A caracterização da situação de referência no que diz respeito ao uso do solo foi realizada com recurso a cartografia existente, a fotografia aérea e respectiva validação através de levantamentos de campo.

No EIA, Capítulo 3.2.3 - *Descrição dos Usos do solo nos Troços Alternativos em Estudo* é apresentada uma quantificação pormenorizada, em termos de área, da ocupação do solo referente a cada troço alternativo de um corredor com largura de 400 m.

Para os diversos troços alternativos em análise, verificam-se as seguintes principais ocupações face à totalidade de cada corredor:

- Troço A – 58 % Uso Agro-Florestal Montado de Sobro, 16 % Floresta de Produção (Uso Urbano, povoamento disperso);
- Troço B1 – 99% Uso Agrícola – culturas anuais de regadio (Uso Urbano, povoamento disperso);
- Troço B2 – 98% Uso Agrícola – culturas anuais de regadio;
- Troço C – 35% Uso agrícola – culturas anuais de regadio, 39% superfície com água referente ao atravessamento do rio Tejo;
- Troço D1 – 34% Matos, 29% culturas anuais de regadio;
- Troço D2 – 41% Matos, 23% Uso Urbano;
- Troço E1 – 41% Matos, 36% culturas anuais de sequeiro;
- Troço E2 – 46% Matos, 36% culturas anuais de sequeiro;
- Troço E3 – 50% Matos, 29% culturas anuais de sequeiro;
- Troço F1 – 74% Matos;
- Troço F2 – 64% Matos, 19% culturas anuais de sequeiro.

Verifica-se ainda que o troço alternativo B1 acompanha o traçado da Linha Porto Alto-Sacavém a 150 kV, que com a concretização do presente projecto prevê-se que seja desmontada, assim como acompanha parte do traçado de uma linha a 400 kV (Linha Palmela – Subestação de Fanhões).

Os impactes negativos neste descritor decorrem do melhoramento ou abertura de acessos necessários à obra, da ocupação do solo pela implantação dos apoios da linha e manutenção de uma faixa de protecção e da instalação dos estaleiros de apoio. Esses impactes serão mais significativos na fase de construção, reduzindo-se substancialmente na fase de exploração, dada a reduzida ocupação do solo necessária para cada apoio.

O EIA apresenta uma correcta classificação das diferentes classes de uso do solo, face à sua susceptibilidade aos impactes na fase de construção, verificando-se que as classes de espaços classificadas como Uso Florestal, Uso Agro-Florestal e Uso Urbano, são aquelas que apresentam maior susceptibilidade.

Para a instalação de cada apoio será necessário criar uma área para movimentação de maquinaria e montagem do apoio de cerca de 400 m<sup>2</sup>, com a conseqüente alteração do uso de solo. No entanto, após a fase de construção essa ocupação será reduzida permanecendo apenas a área do apoio propriamente dita.

Considera-se desta forma que os impactes associados à instalação dos apoios são negativos e moderadamente significativos para a maioria das classes de uso do solo, assumindo maior significado nas áreas que apresentam maior susceptibilidade.

Quanto aos acessos aos locais de instalação dos apoios, poderão ocorrer duas situações de afectação de uso do solo, sendo a mais desfavorável a abertura de novos acessos (impactes negativos e moderadamente significativos) e a mais favorável a utilização de caminhos já existentes (impactes não significativos), reduzindo desta forma os impactes no uso actual do solo.

A criação de uma faixa de protecção com 45 m de largura, centrado ao eixo da linha, dará origem a impactes negativos, directos e significativos sobre as áreas florestais e agro-florestais, em virtude da necessidade de proceder ao corte das espécies de crescimento rápido e ao desbaste de outras, de forma a garantir as distâncias de segurança tecnicamente exigidas.

Relativamente à instalação dos estaleiros, é intenção do proponente escolher áreas já infra-estruturadas, localizadas preferencialmente em zonas industriais, pelo que os impactes esperados serão negativos mas pouco significativos.

Dos diferentes troços alternativos apresentados, verifica-se que o troço alternativo A é o que se desenvolve em maior percentagem (76%) em zonas com maior sensibilidade aos impactes no uso do solo. Por outro lado são os Troços F1 e F2 que se desenvolvem em zonas de menor sensibilidade a este tipo de impactes (respectivamente 78% e 67%).

Em termos de alternativas em avaliação verifica-se o troço alternativo B1 é o mais favorável pois representa uma menor afectação do Aproveitamento Hidroagrícola da Grande Lezíria de Vila Franca de Xira uma vez que utiliza, tal como foi anteriormente mencionado, um corredor existente.

Quanto às alternativas F1 e F2, verifica-se que a será a F1 a mais favorável, pois abrange menor área de usos mais sensíveis, nomeadamente espaços urbanos, uso agrícola e floresta de produção.

Relativamente aos restantes troços alternativos, avaliando a totalidade das áreas afectadas e classificadas com elevada susceptibilidade à implementação do projecto em termos de uso do solo, verifica-se que os traçados mais favoráveis são a alternativa 1 (A+B1+C+D1+E1+F1) e 2 (A+B1+C+D1+E2+E3+F1).

Contrariamente ao referido no EIA, é precisamente durante a fase de exploração desta linha que os impactes sobre o uso do solo resultam das restrições à utilização do território sob o corredor definido, numa faixa de 45 m centrada no eixo da linha, pelo que os mesmos terão significado e magnitude diferentes consoante a classe de espaço afectada.

A ocupação irreversível do solo na zona de implantação dos apoios, que tem origem na fase de construção e assume carácter permanente na fase de exploração, dará origem a impactes mais ou menos significativos, também consoante a classe de uso de solo a afectar.

Segundo informação constante no EIA, a análise do significado deste tipo de impacte para cada um dos troços apenas será possível em sede de projecto de execução, quando se conhecerem os locais de implantação dos apoios e se definirem quais os vãos onde será necessário proceder ao corte de árvores e ao desbaste de copas, bem como a extensão e o número de espécies que serão afectadas.

#### Recursos hídricos e qualidade da água

O EIA considera os recursos hídricos e a qualidade da água factores pouco importantes, mas cuja caracterização é importante em termos de conhecimento do território envolvente e caracterização de outros descritores, com o que se concorda atendendo à natureza do Projecto.

Na definição dos troços alternativos foram considerados factores como as condicionantes do uso onde foram tidos em conta aspectos relacionados com os recursos hídricos, nomeadamente:

- Zonas de máxima infiltração, áreas de declive acentuado ou várzeas de maiores cursos de água, incluídas na Rede Ecológica Nacional (REN);
- Leitões, linhas de águas e respectivas margens (faixa de 10 m de largura ao longo dos cursos de água não navegáveis, não fluviáveis e não sujeitos à influência das marés e uma faixa de 30 m ao longo dos cursos de água navegáveis ou fluviáveis como é o caso do rio Tejo), pertencentes ao domínio público hídrico, de acordo com a Lei n.º. 54/2005, de 15 de Novembro, relativa à titularidade dos recursos hídricos e que revoga a legislação mencionada no EIA, que se encontra desactualizada.

Refira-se que a legislação que regulamenta a utilização dos recursos é a Lei n.º 58/2005 (Lei da Água), de 29 de Dezembro e o DL n.º 26-A/2007, de 31 de Maio e não a legislação que consta do EIA, que se encontra igualmente desactualizada.

São ainda de referir as estruturas e infra-estruturas construídas para efeitos de drenagem integradas no Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Sorraia e no Aproveitamento Hidroagrícola da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira, os adutores de Vila Franca de Xira/Telheiras e circunvalação, para os quais está definida uma faixa de 10 m, ao abrigo do DL n.º 34021, de 11 de Outubro de 1944.

a) Recursos hídricos e qualidade das águas superficiais

Os impactes deste projecto estão associados à fase de construção, com a instalação e funcionamento dos estaleiros/parques de materiais, trabalhos de terraplanagem, incluindo desmatações, escavações para abertura de caboucos, abertura de novos acessos e ocupação temporária ou definitiva de leitos de cheia.

Os traçados em análise atravessam várias linhas de água, estando as principais mencionadas no Índice Hidrográfico e Classificação Decimal de Cursos de Água de Portugal, nomeadamente:

- Troço Alternativo A: Rib.<sup>a</sup> de Canha, Rib.<sup>a</sup> do Lavre, Rib.<sup>a</sup> do Trejoito, rio Almansor, rio Sorraia e mais três linhas de água pouco significativas;
- Troço Alternativo B1 – Não atravessa nenhuma linha de água incluída no Índice Hidrográfico e Classificação Decimal de Cursos de Água de Portugal;
- Troço Alternativo B2 - Não atravessa nenhuma linha de água incluída no Índice Hidrográfico e Classificação Decimal de Cursos de Água de Portugal;
- Troço Alternativo C – Rio Tejo;
- Troço Alternativo D1: Rib. de Santo António e rio Silveiras;
- Troço Alternativo D2: Rib. de Santo António e rio Silveiras;
- Troço Alternativo E1 - Não atravessa nenhuma linha de água incluída no Índice Hidrográfico e Classificação Decimal de Cursos de Água de Portugal;
- Troço Alternativo E2 - Não atravessa nenhuma linha de água incluída no Índice Hidrográfico e Classificação Decimal de Cursos de Água de Portugal;
- Troço Alternativo E3 - Não atravessa nenhuma linha de água incluída no Índice Hidrográfico e Classificação Decimal de Cursos de Água de Portugal;
- Troço Alternativo F1 – Rib. de Boiçã, Rib. dos Matos e Rio Trancão;
- Troço Alternativo F2 – Rib. de Boiçã e Rio Trancão.

O troço alternativo A atravessa as zonas inundáveis adjacentes ao rio Sorraia e os troços alternativos B1, B2 e C, as zonas inundáveis adjacentes ao rio Tejo, assim como o Aproveitamento Hidroagrícola da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira. No entanto, no EIA é dito que em fase de projecto de execução será evitada ao máximo a interferência com as áreas de REN, nomeadamente leitos de cheia, pelo que não são espectáveis impactes negativos significativos.

Relativamente à qualidade da água, a desmatção, a movimentação de máquinas, as terraplanagens e as escavações provocarão o aumento do teor de sólidos em suspensão nas águas de escorrência, que poderão

ter consequências na qualidade das águas superficiais, sendo os impactes gerados negativos, mas pouco significativos, desde que devidamente aplicadas as medidas de minimização estabelecidas neste Parecer.

No que se refere à produção de efluentes há apenas a referir as águas residuais domésticas resultantes das instalações sanitárias do estaleiro, que serão do tipo WC químico ou ligadas à rede pública de abastecimento ou ainda conduzidas a uma fossa estanque e posteriormente recolhidas pelos serviços municipais ou por empresa licenciada e conduzidas a tratamento adequado, pelo que não haverá ocorrência de impactes.

Por outro lado, a eventual ocorrência de derrames acidentais de poluentes, associados à utilização de máquinas, de equipamentos e ao funcionamento dos estaleiros/parques de materiais poderá também ser responsável pela ocorrência de impactes negativos, minimizáveis desde que devidamente cumpridas as medidas de minimização estabelecidas neste Parecer.

Atendendo a que cada solução alternativa atravessa o mesmo número de linhas de água mencionadas no Índice Hidrográfico e Classificação Decimal de Cursos de Água de Portugal, que todas as alternativas incluem o troço alternativo C, correspondente à travessia do Estuário do Tejo e cujo local de atravessamento corresponde ao local onde actualmente existe a Linha Porto Alto–Sacavém a 150 kV, considera-se para este factor ambiental que todas as alternativas são equivalentes.

#### b) Recursos hídricos e qualidade das águas subterrâneas

Os troços alternativos A, B1, B2 e C atravessam o Sistema Aquífero do Tejo-Sado e os troços alternativos C, D1, D2, E1, E2, E3, F1 e F2, o Sistema Aquífero da Orla Ocidental.

O Sistema Aquífero do Tejo-Sado é constituído por depósitos paleogénicos, miocénicos e pliocénicos, recobertos em grande parte por depósitos quaternários, apresentando produtividade elevada.

No que se refere à Orla Ocidental, esta é caracterizada por depósitos de natureza detritica, constituída por conglomerados, arenitos, margas e calcários paleogénicos, apresentando produtividade média baixa.

Não são expectáveis impactes negativos ao nível deste factor, nos aspectos quantitativos e qualitativos, dado que as profundidades de escavação são reduzidas, não há a construção de aterros e só acidentalmente ocorrerão derrames de substâncias poluentes, minimizáveis se forem tidas em conta as medidas de minimização propostas neste Parecer. Em consequência, todas as alternativas são equivalentes.

#### Ambiente sonoro

Foram efectuadas medições acústicas junto a vários receptores sensíveis, observando-se que as zonas se encontram em cumprimento do critério de exposição máxima estabelecido no Regulamento Geral do Ruído (RGR).

Foram previstos impactes no ambiente sonoro classificados como negativos, directos e moderadamente significativos para as alternativas C, D2 e E1 e negativos, não significativos para as restantes alternativas, tanto para a fase de construção como para a fase de exploração.

Para a fase de exploração, foi estimado um nível de ruído de longa duração de 39 dB(A) a 30 m da linha, prevendo-se o cumprimento, nos receptores sensíveis, dos valores-limite legais.

A alternativa escolhida pelo estudo foi a A2 (A+B1+C+D1+E2+E3+F1) que evita os troços D2 e E1 que detêm um elevado número de habitações nas proximidades, considerando-se como tal justificada a escolha.

O estudo, muito embora prevendo alguns impactes negativos no ruído, não prevê medidas de minimização, referindo apenas a necessidade de sujeitar a posterior monitorização para, caso necessário, serem tomadas medidas.

Convirá contudo salientar que, devido ao “efeito de coroa”, se produzirão ruídos cerca de 12 dB(A) (teoricamente) acima do valor de emissão da linha, e que conseqüentemente se virão a verificar níveis da ordem dos 50 dB(A) em período nocturno, em zonas onde o ruído residual é, em média, de 40 dB(A).

Estes ruídos serão assim susceptíveis de causar incomodidade a residentes nas proximidades da linha, pelo que se considera necessário que o EIA em fase de projecto de execução contenha as medidas a adoptar para ser minimizado o “efeito de coroa”.

#### Ecologia

O projecto em análise ocorrerá parcialmente em espaço classificado como Sítio de Importância Comunitária, PTCO0009-Estuário do Tejo e como Zona de Protecção Especial, PTZPE0010-Estuário do Tejo. No caso da última classificação, esta ZPE é dotada de Plano de Gestão, publicado pela Portaria n.º 670-A/99, de 30 de Junho.

O EIA apresenta um conjunto extenso de fichas de caracterização das espécies de fauna e flora com ocorrência confirmada na área de intervenção do projecto, bem como na área de estudo.

Esta última, leva em consideração os dados respeitantes ao SIC Estuário do Sado – PTCO0011, ainda que este território não esteja compreendido na área de intervenção directa do projecto.

Da caracterização realizada, caberá realçar a identificação de áreas de ocorrência de espécies sensíveis com comportamento gregário e zonas de Lek de Sisão *Tetrax tetrax*, de particular importância para a população invernante, como é o caso da área afectada pelo projecto e que ocorre dentro ou perto da PTZPE0010 – Estuário do Tejo. Nesse local, tal como nas áreas envolventes de salinas e estuário, verifica-se a ocorrência de habitats e espécies sob estatuto de protecção.

De realçar igualmente que o projecto assume o cruzamento com linhas de voo preferencial, identificados como corredores ecológicos entre os estuários do Tejo e do Sado, importantes para os movimentos das espécies migratórias que ocorrem em ambas as áreas.

São igualmente identificados locais de ocorrência de quirópteros, ainda que estes se localizem essencialmente em áreas afastadas dos percursos propostos para a linha, à excepção dos identificados nos pontos 3 e 8 (pp. IV-15 do Volume II – Relatório Síntese), para onde são referenciados Morcegos-anões *Pipistrellus pipistrellus/pygmaeus*.

Do enquadramento ecológico apresentado, verifica-se que todos os troços analisados são áreas de potencial ocorrência de espécies listadas nos anexos B-II e B-IV do DL n.º 140/99, de 24 de Abril, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 45/2005, de 24 de Fevereiro.

Assim, pode afirmar-se que toda a área de estudo é ocupada por uma variedade de biótopos que criam as condições necessárias à sua caracterização como corredores ecológicos para as várias espécies ocorrentes ou potencialmente ocorrentes.

Assim, após um troço único (troço alternativo A), que constitui a maior extensão de linha proposta, apresentam-se várias alternativas para o atravessamento da área da Lezíria de Vila Franca de Xira, para o atravessamento do Rio Tejo bem como para a chegada à SE de Fanhões.

Assumido que está pelo EIA que o troço alternativo A, que se encontra localizado entre duas áreas de ocorrência de espécies migratórias da avifauna, não possui de facto alternativas e que esta constitui a melhor alternativa para a implementação da linha no cumprimento de todas as condicionantes presentes, considera-se que a área onde este troço penetra em área classificada do concelho de Benavente, corresponde a corredores/espacos canais já utilizados por infra-estruturas similares.

Caberá destacar que a proposta de alternativas para o atravessamento da Lezíria apresenta duas situações distintas e com distintos impactes na avifauna protegida.

Assim, o troço alternativo B1, assume o corredor existente/espaco canal que ocorre dentro da Rede Natura (RN) 2000 do Estuário do Tejo, onde será desmontada a actual linha de 150 kW.

Por outro lado, o troço alternativo B2 apresenta um traçado que sai fora dos territórios da RN 2000, criando um novo espaco canal a Norte da EN 10.

Ambos estes troços partilham os pontos de partida e de chegada, constituindo a principal diferença o facto de um se manter dentro da área classificada e o outro prever a saída destes espacos sob estatuto de conservação relativo à avifauna.

O troço alternativo C, definido como de atravessamento do rio Tejo, ocorre totalmente dentro de áreas classificadas, constituindo no entanto uma junção a um espaco canal já utilizado por infra-estruturas similares.

Os restantes troços alternativos ocorrem já fora de áreas classificadas, maioritariamente em zonas urbanas ou periurbanas do concelho de Vila Franca de Xira.

Verifica-se que é evitado o atravessamento do Sítio PTCO0011 - Estuário do Sado e que com a opção de passar pelo Troço alternativo B2, consegue-se remover uma infra-estrutura de transporte de energia do interior das áreas classificadas do estuário do Tejo (PTCO0009 e PTZPE0010), promovendo-se a instalação da nova infra-estrutura em territórios exteriores a estas áreas.

O EIA refere que o conjunto de projectos de infra-estruturas previstos para a margem sul do rio Tejo será o factor potenciador de maior alteração das condições bio-ecológicas destes vastos territórios, mas a regulamentação de carácter conservacionista que impende sobre os territórios classificados, será garantia de preservação das melhores condições ambientais locais.

Ao nível dos impactes, para a fase de construção, foram consideradas as seguintes acções, introdutoras de impactes:

- Instalação de apoios e desmatação local;
- Movimentação de veículos e máquinas na envolvente dos apoios;
- Criação ou beneficiação dos acessos aos apoios;
- Criação de faixa de protecção;
- Instalação de estaleiros e parques de materiais.

Relativamente à flora e habitats presentes nas áreas classificadas afectadas pelo projecto (troços A, B1, B2 e C), é assumida a qualidade dos impactes como negativos, directos e moderadamente significativos. No que se refere remoção da linha de 150 kV, os impactes são classificados como positivos, directos e moderadamente significativos.

Quanto à fauna terrestre, os impactes expectáveis são classificados para esta fase como negativos, directos e não significativos.

Para a avifauna e quirópteros é referida a acção de desmontagem da linha de 150 kV como indutora de impactos positivos, directos e moderadamente significativos.

Para a fase de exploração, a única acção prevista capaz de gerar impactes sobre a flora e vegetação prende-se com a manutenção das distâncias de segurança à linha, ocorrendo principalmente em áreas de pinheiro-bravo e eucalipto e pontualmente sobre montado de sobreiro.

Neste último caso, a acção de manutenção optará pela desrama e corte parcial das ramagens altas, não estando prevista a destruição de nenhum exemplar.

Os impactes sobre a flora e vegetação para esta fase são assim considerados como negativos, directos e não significativos.

Ainda na fase de exploração, o EIA considera correctamente os troços A, B1, B2 e C, como os troços onde poderá existir um maior impacte sobre a avifauna e quirópteros, qualificando-os com três critérios previstos no Guia Metodológico para a Avaliação de Impacte Ambiental de Infra-estruturas da Rede Nacional de Transporte de Electricidade, elaborado pela REN e pelo ICNB.

Assim, estes quatro troços alternativos são incluídos nos critérios C, D e E do Guia, verificando-se que os impactes avaliados são classificados como negativos, directos e de não significativos a moderadamente significativos.

De referir que nesta fase de estudo prévio e por não existirem dados relativamente a espécies ameaçadas ou não ameaçadas afectadas pela linha, os valores surgem algo vagos, uma vez que o esquema de ordenação não pode contar com os dados provenientes das contagens de animais acidentados.

A comparação de alternativas apresentada conclui pela Alternativa 2 como sendo a mais favorável no conjunto dos factores ambientais analisados. Apesar desta alternativa manter o traçado dentro de territórios classificados (troço B1), ao invés de o desviar para outros territórios (troço B2), concorda-se com as justificações apresentadas.

De facto, dada a proximidade física entre os dois troços alternativos, o grau de risco de colisão/electrocussão pode ser considerado equivalente. Assim, a implementação do troço B2, ainda que exterior à área de RN2000, viria aumentar a superfície e extensão de cablagem eléctrica numa área que é igualmente utilizada pela avifauna protegida.

Parece igualmente mais razoável a utilização de um espaço canal onde já se encontram instaladas infra-estruturas de transporte de electricidade, evitando deste modo uma dispersão destes elementos por territórios a ele exteriores.

Em termos de habitats afectados, comparados os dois troços, verifica-se que se tratam essencialmente de áreas agrícolas, não existindo diferenças sensíveis entre as duas propostas de troços.

Assim, o troço B1, dada a sua menor extensão, bem como a utilização de um espaço canal já portador de infra-estruturas de transporte de electricidade e a menor afectação de habitats e sua respectiva fragmentação, apresenta-se como uma alternativa menos desfavorável ao atravessamento do território classificado como RN2000.



### Património

A caracterização da situação de referência baseou-se na pesquisa documental e bibliográfica para a totalidade da área de estudo com uma largura média de 4 km, tendo ainda sido executada uma análise toponímica e fisiográfica. Considera-se esta metodologia adequada ao tipo de projecto e à fase em que este foi apresentado em sede de AIA.

Para a fase de trabalho de campo, o EIA refere que foi efectuado um reconhecimento dos elementos identificados na pesquisa documental, bem como uma prospecção selectiva dos troços alternativos em 400 m de largura, tendo sido realizado o registo completo das ocorrências, utilizando, para tal, uma ficha tipo e cartografia à escala 1:25 000.

O levantamento efectuado permitiu detectar 241 ocorrências patrimoniais em toda a área de estudo tanto de cariz arqueológico como arquitectónico e etnográfico. Entre estas não foi possível determinar a localização exacta de 4 Sítios (n.º. 47, 48, 49 e 59).

Da totalidade de ocorrências, apenas 7,6% se localizam nos troços a Sul do rio Tejo.

Entre os sítios arqueológicos detectados é de destacar os que apresentam uma ligação ao povoamento da região ao longo da Pré e Proto-História, sobretudo a Sul do Tejo. Já para o Período Romano, a concentração de vestígios é mais notória a Norte deste rio.

No que diz respeito aos elementos detectados na área de incidência directa dos troços alternativos (corredores de 400 metros) foram inventariados 35 elementos, sendo que 25 destes são enquadráveis no que se pode designar como património edificado (quintas, casais rústicos e moinhos) e 10 como património arqueológico.

Ainda dentro do património construído detectado nesta área, destaque deverá ser conferido aos dois imóveis classificados como de Interesse Público:

- Casal da Torre de Cima (n.º. 228) - Edifício bastante arruinado que terá correspondido a um Paço do período medieval;
- Quinta do Bulhaco (n.º. 241) – Elemento de relevante interesse patrimonial que não foi correctamente caracterizado pela equipa do EIA, dado que apenas surge a referência à ocorrência no local de vestígios arqueológicos (habitat do período medieval-moderno) quando, de facto, no mesmo sítio existe um conjunto edificado datado do século XVIII, com grande interesse do ponto de vista arquitectónico e que em 2002 foi classificado como Imóvel de Interesse Público.

Relativamente aos elementos que se relacionam com a denominada Linhas de Torres, nunca é demais referir a importância destas estruturas no contexto das Guerras Peninsulares e a relevância que as mesmas detêm tanto a nível nacional, como internacional. De facto, este território caracteriza-se pela existência de um dos mais interessantes conjuntos patrimoniais existentes no país, conjunto este que não só tem vindo a ser valorizado através da classificação de alguns imóveis como, inclusivamente, é agora alvo de um “Programa de Salvaguarda, Recuperação e Valorização” apoiado pelo IGESPAR, IP e por diversas autarquias e financiado pela União Europeia. Trata-se pois, de um peculiar complexo defensivo concebido pelo Duque de Wellington e cuja construção terá tido início em 1809, com o objectivo de tentar impedir a entrada das tropas napoleónicas na cidade de Lisboa.

Associadas a estas construções destaca-se ainda a existência de estradas militares que estabeleciam a comunicação entre os diferentes redutos que, no presente projecto, apenas coincidem num ponto com o troço E1.

Relativamente aos redutos construídos entre 1809 e 1812 existiam, originalmente, três no concelho de Arruda dos Vinhos, dezoito em Loures e trinta e três em Vila Franca de Xira.

Na área de incidência do projecto agora em avaliação, foram inventariados quatro elementos relacionados com estas Linhas Militares: EP 98-Reduto do Vale do Grou; EP 99-Forte da Subserra; EP 174-Forte do Trancoso e EP 192-Forte de Calhandriz.

Concluindo, importa realçar que a maioria do património inventariado no âmbito deste EIA se relaciona sobretudo com a actividade agrícola, com uma presença muito destacada de moinhos de vento (um total de 11) e algumas quintas. De facto, os testemunhos materiais da intensa actividade agrícola que desde sempre caracterizou este território possuem um valor histórico significativo, representando também uma herança cultural que confere identidade aos habitantes da região. Apesar de se tratar, na sua maioria, de elementos em mau estado de conservação, considera-se que os mesmos são uma mais-valia para a região pois, para além do seu valor cultural, constituirão sempre locais de interesse do ponto de vista turístico devendo, por isso, ser devidamente salvaguardados e valorizados.

Tendo em consideração a cartografia apresentada e a fase em que o projecto se encontra, o EIA conclui que não é possível prever com rigor o tipo de impactes que poderão ocorrer sobre os elementos patrimoniais inventariados (total de 35 na área de incidência), remetendo esta avaliação para a fase de projecto de execução.

Importa referir no entanto, que apesar de se concordar genericamente com esta apreciação, é possível calcular desde já quais as acções que podem vir a ocasionar impactes, tais como:

- Construção de maciços de fundação e montagem de bases para os apoios às linhas (área de aproximadamente 400 m<sup>2</sup> para cada fundação), caso não seja prevista uma faixa de protecção aos Elementos Patrimoniais;
- Instalação de estaleiros/parques de materiais, bem como abertura de novos acessos que, nesta fase, ainda não se encontram definidos mas podem atingir uma largura de 4 m.

Para além das situações descritas anteriormente, poderão ocorrer impactes ao nível do enquadramento paisagístico do património edificado, nomeadamente pela presença dos apoios das linhas, estruturas metálicas de grande dimensão.

Entre os elementos inventariados na área de incidência do projecto que podem vir a sofrer impactes, importa realçar, pela sua importância em termos patrimoniais, os seguintes:

- Troço alternativo A: EP 3 Monte de S. Julião (sítio arqueológico) e 14-Casa da Guarda (sítio arqueológico);
- Troço alternativo D1: EP 241-Quinta do Bulhaco (edifício classificado como Imóvel de Interesse Público e sítio arqueológico);
- Troço alternativo D2: EP 56-Bairro da Mata (sítio arqueológico), EP 95-Paço do Sobralinho (conjunto edificado e respectivo jardim), EP 97 – Convento da Nossa Senhora dos Anjos; EP 98-Reduto do Vale do Grou; EP 99-Forte da Subserra, EP 192 - Forte de Calhandriz e EP 239-Quinta da Graciosa (sítio arqueológico);
- Troço alternativo E1: EP 174-Forte do Trancoso e EP 196-Casal do Velho (sítio arqueológico);
- Troço alternativo E2: EP 166-Casal do Chão da Vinha 1 (sítio arqueológico);

- Troço alternativo F1: EP 228 – Casal da Torre de Cima (edifício classificado como Imóvel de Interesse Público).

No EIA são apresentados os elementos patrimoniais inventariados distribuídos pelos diferentes troços, concluindo a equipa que a Alternativa 2 (A+B1/B2+C+D1+E2+E3+F1/F2) é a mais favorável.

Da análise efectuada às alternativas existentes, concorda-se que a Alternativa 2, perante o conhecimento actual do território, seja aquela que menor impacte poderá ocasionar em termos patrimoniais. Apesar disso, é de notar que o EP 241 -Quinta do Bulhaco, classificada como Imóvel de Interesse Público encontra-se no limite do troço D1, e que poderá, por essa razão, sofrer afectação em termos do seu enquadramento paisagístico, sendo por isso necessário implementar medidas de minimização adequadas em fase de projecto de execução.

Face à avaliação efectuada, concorda-se globalmente com as medidas de minimização apresentadas no EIA mas deverão ser antes adoptadas a que constam deste Parecer.

Reitera-se, como princípio e tendo em conta que se está em fase de estudo prévio, que se deverá procurar, em primeiro lugar, a não afectação de elementos patrimoniais, procedendo, sempre que possível, a acertos de projecto, nomeadamente com a localização de apoios das linhas em locais afastados dos elementos referenciados.

#### Sócio-economia

Geograficamente, o projecto localizar-se-á nos concelhos de Arruda dos Vinhos, Benavente, Coruche, Loures, Montijo, Vila Franca de Xira e Vendas Novas.

Para efeitos de análise deste factor ambiental valorizaram-se os seguintes aspectos:

- Atravessamento/proximidade de áreas urbanizadas e urbanizáveis, pela aproximação à população e no contexto de (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 as áreas especiais (RAN e REN), áreas sensíveis e áreas de presença de património;
- Existência de situações de maior risco (como o atravessamento de linhas de água e de vias);
- Presença dos apoios de linha e respectivas fundações.

Os principais impactes negativos sobre a componente social da área afecta ao projecto, gerados na fase de construção, decorrerão da abertura de acessos, da instalação de estaleiros/depósitos de material, da própria implantação dos apoios no terreno, do abate ou desbaste de árvores, que poderão obrigar à necessidade de atravessamento e/ou ocupação de propriedades privadas e de campos cultivados. Trata-se de impactes negativos e temporários (à excepção do abate de árvores), localizados e pontuais, de baixa magnitude e pouco significativos devido à existência de inúmeros caminhos no terreno que deverão ser aproveitados e, ainda, do facto da instalação deste tipo de projectos ser previamente negociado com os proprietários.

A instalação de apoios em terrenos agrícolas ou zonas florestais poderá gerar impactes negativos decorrentes das afectações temporárias das actividades agrícolas, e relativamente à ocupação de terrenos florestados, para a implantação dos apoios e/ou para a constituição da faixa de protecção da linha, terá como consequência a remoção e/ou desbaste de árvores. Estes impactes classificam-se de negativos e de

magnitude média e significativos no local, decorrentes da correspondente perda de rendimentos, mas minimizáveis pela atribuição, aos proprietários, da correspondente indemnização.

Sobre a componente demográfica e sobre o emprego, o EIA refere que os impactes expectáveis serão inexistentes em todos os troços alternativos por não ser necessária uma deslocação permanente de um número elevado de trabalhadores, assim como por não ser de prever a contratação de mão-de-obra local, em virtude da instalação dos apoios e a colocação dos cabos requerer trabalhadores especializados.

Relativamente às actividades económicas, a execução da obra poderá gerar um impacte positivo, directo, embora não significativo, devido ao aumento da procura de produtos e serviços gerado pelos trabalhadores da obra.

Segundo o EIA, o traçado da linha procurou afastar-se de espaços urbanos e urbanizáveis, sendo que apenas nas populações situadas na proximidade dos apoios da linha eléctrica os impactes poderão ser moderadamente significativos, em consequência do ruído e das poeiras que serão produzidos durante a fase de obra.

Globalmente, considera-se que os impactes gerados na fase de construção, decorrentes da implantação da linha serão negativos, directos e pouco significativos.

A proximidade de habitações, tal como na fase de construção, implica um impacte negativo significativo para a fase de exploração, tanto pela perturbação visual, como pelo potencial acréscimo de ruído produzido, mas as escassas situações em que tal ocorrerá leva a considerar que este será um impacte de reduzida magnitude e pouco significativo, dado que os traçados propostos no EIA para a linha procuram sempre afastar-se de espaços urbanos e urbanizáveis.

Por outro lado, o traçado da linha interfere e/ou sobrepõe-se a vários tipos de condicionantes existentes e previstas. Deste modo apresenta-se a análise efectuada para cada um dos troços:

- Troço inicial A - concorda-se com a proposta deste troço, no entanto deverá ser tido em conta na elaboração do projecto de execução o seguinte:
  - Considerando que este troço atravessa uma área urbanizada formada pela mancha das povoações de Fazendas de Piçarras, Piçarra e S. João das Craveiras, sendo que o corredor as atravessa a meio e a área limite do corredor coincide com os seus limites, valorizando o facto de este conjunto apresentar uma unidade no território em que se enquadra, deverá ser estudada a possibilidade do traçado salvaguardar aquela unidade territorial;
  - Considerando o atravessamento da área da povoação de Foros da Charneca, estudar a possibilidade deste sub-troço não seccionar esta área;
  - Considerando que o traçado se junta à área urbana e de influência próxima de Porto Alto/Samora Correia, estudar a possibilidade de salvaguardar esta unidade territorial.
- Troço B1 e B2 - considerando que a Alternativa B1 aproveita o espaço canal associado à linha eléctrica Porto Alto – Sacavém a 150kV, que será desmantelada com a implementação desta linha, assim como parte do traçado da linha a 400kV Palmela-Subestação de Fanhões e da linha a 220kV Seixal-Carregado e considerando que a Alternativa B2 secciona várias áreas de rotação de pivots, implicando também sobrepassar duas vezes a EN10, conclui-se pela adopção da Alternativa B1 neste troço.
- Troço C:

- Considerando que este troço acompanha o traçado de uma linha existente, sendo o local de atravessamento do rio correspondente ao actual atravessamento pela linha Porto Alto – Sacavém a 150kV, a desmontar com a implementação da Linha em apreciação;
- Considerando que o actual local de atravessamento corresponde ao que satisfaz a compatibilidade técnica exigida pela presença da zona de servidão do Aeródromo de Alverca com a altura dos postes e as faixas de servidão daquela infra-estrutura;
- Considerando ainda a forte condicionante da presença do contínuo urbano existente junto à margem Norte do rio;
- Considerando, ainda na margem direita, na área do limite Sul de Vila Franca de Xira e bairros periféricos, a presença de postes junto à estrada e integrados ou invadidos por áreas privadas, na sobrepassagem destas áreas habitadas;

Aceita-se a adopção do traçado deste troço estudando a possibilidade da correcção da situação dos postes situados junto à estrada e dos integrados em plena área edificada.

- Troço D1/ (D2 e E2) - considerando que a Alternativa D2 sobrepassa uma significativa faixa urbana ao longo da A1 e, no conjunto, vários aglomerados populacionais, não obstante ter sido definida considerando o espaço canal associado às linhas eléctricas existentes ao longo da A1, como a linha a 150kV entre Vila Franca de Xira e Verdelha nos primeiros 8km, cujo desmantelamento se encontra previsto, propõe-se a adopção do traçado segundo a Alternativa D1 para este troço, devendo o seu posicionamento ser ajustado de modo a aumentar a salvaguarda da área urbana de A-dos-Bispos.
- Troço E1/ (E2 e E3) - considerando que a Alternativa E1 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, devendo o seu posicionamento ser ajustado 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.
- Troço F1/F2:
  - Considerando que a Alternativa F1 foi definida de modo a não abranger as áreas urbanas e urbanizáveis de Bemposta e de Bucelas;
  - Considerando 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;
  - 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;

Propõe-se a adopção do traçado segundo a Alternativa F1 para este troço.

#### Ordenamento e condicionantes

Em termos de Instrumentos de Gestão do Território (IGT), verifica-se que:

- Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)

A área em estudo é abrangida pelo PNPOT, pelo Plano Rodoviário Nacional, pelos Planos de Bacia Hidrográfica dos rios Tejo e Sado, pelos Planos Regionais de Ordenamento Florestal da AML, do Ribatejo e Oeste, pelo PROTAML.

O EIA faz um breve enquadramento da área de estudo naqueles planos, concluindo que pelo seu grau de generalização elevado e um âmbito de intervenção muito especializado, da sua análise não resultam condicionantes para o projecto em questão.

O EIA salienta então o Plano Sectorial da Rede Natura na medida em que o troço A inicial e os troços alternativos B1 e B2 abrangem zonas pertencentes ao Sítio de Importância Comunitária do Tejo e a Zona Especial do Tejo, e os PDM atento o grau de especificidade destes planos.

- Programa Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML)

O EIA faz o enquadramento do projecto no PROTAML considerando os concelhos em que o mesmo se aplica, especificamente Loures, Vila Franca de Xira, Montijo e Palmela.

Neste âmbito é referido que a Linha Marateca – Fanhões a 400 kV desenvolve-se fundamentalmente em espaços agro-florestais e agrícolas atravessando áreas de REN e de RAN.

Em síntese é referido que muito embora o plano não mencione especificamente a rede de transporte de energia eléctrica, pode concluir-se que o projecto contribui de forma positiva para a concretização dos objectivos gerais definidos no mesmo, nomeadamente porque a afirmação da AML como região de excelência ou o desenvolvimento e consolidação das actividades económicas não é exequível sem uma rede de transporte de energia eléctrica eficiente e adequadamente estruturada.

Neste âmbito entende-se de relevar o atravessamento do Rio Tejo, que constitui um dos corredores da rede primária, imediatamente a sul da cidade de Vila Franca de Xira.

- Programa Regional de Ordenamento Florestal (PROF)

O EIA faz um breve enquadramento do projecto nos PROF da AML, do Ribatejo e do Oeste e conclui referindo que: "...a presença de uma linha de transporte de electricidade embora possa não favorecer a concretização dos objectivos definidos nos PROF, a magnitude destes efeitos está no entanto mitigada pela aplicação das normas de segurança e de manutenção, que prevê a criação de uma faixa de protecção à linha, conforme previsto no Decreto - Regulamentar n.º 1/92 de 18/02, bem como os procedimentos de gestão e manutenção dessa faixa".

"Outras medidas de mitigação, como sejam a compensação pela afectação de espécies com estatuto legal de protecção, contribuem de forma importante para a mitigação dos potenciais impactes".

"Refira-se que, com a entrada em vigor do DL n.º. 124/2006, de 28 de Junho com a redacção dada pelo DL n.º. 17/2009, de 14 de Janeiro, tem-se verificado que as Comissões de Defesa da Floresta têm procedido à integração das faixas de protecção às linhas de transporte de electricidade nas redes secundárias de gestão de combustível".

Em síntese é referido que a linha em estudo não compromete a concretização dos objectivos definidos em cada um dos PROF.

- Plano Director Municipal (PDM)

Analisadas as disposições regulamentares aplicáveis às categorias de espaços abrangidas pelo projecto, em cada um dos PDM em causa, verifica-se que nenhum interdita a realização de aterros e escavações (no caso

do Montijo tira-se esta conclusão através do anexo 1 do regulamento), sendo que em nosso entender esta seria a norma que objectivamente interditaria a obra em causa.

Acresce que na generalidade dos PDM são elencadas as construções autorizadas, consoantes os casos, habitação de agricultores, apoios às explorações agrícolas ou florestais, indústrias, equipamentos, turismo, entre outras, sendo que em nenhum se verificou qualquer referência específica a redes eléctricas.

Verificando-se então que os PDM não interditam a realização de obras de construção, e verificando-se a repetição da ausência de referência a redes eléctricas, afigura-se-nos ser de depreender que há uma omissão dos planos relativamente à regulamentação das mesmas.

- Outras Condicionantes

O EIA identifica as seguintes condicionantes abrangidas pela área de estudo (RAN, REN, Sítio Interesse Comunitário (SIC) e Zona de Protecção Especial (ZPE) do estuário do Tejo, Montado de sobre e azinho, Domínio hídrico, Pipeline Sines – Aveiras (CLC), Corredor aprovado para a Rede Ferroviária de Alta Velocidade, Linha Palmela – Évora a 150 kV, Áreas percorridas por incêndios, Aproveitamento hidroagrícola da região demarcada de Bucelas, Área com pedido de prospecção e pesquisa mineira, Vias rodoviárias, Áreas de exploração de inertes, Atravessamento de área de servidão radioelétrica e Área de servidão aeronáutica e militar).

Para cada uma destas condicionantes o EIA identifica a área (ha) atravessada pela área de estudo. Importa contudo salientar que o desconhecimento da localização exacta da implantação dos apoios condiciona significativamente a presente apreciação, na medida em que no caso destas condicionantes os impactes verificam-se exclusivamente ao nível da ocupação.

Neste âmbito, o EIA refere que a área de estudo abrange:

- Encostas com declive superior a 30% incluindo as que foram alteradas pela construção de terraços;
- Lagos, lagoas e albufeiras, incluindo uma faixa terrestre de protecção com largura igual a 100 metros medidos a partir da linha máxima de alagamento.

Relativamente às condicionantes entende-se que merecem relevância as áreas de REN, de RAN os Aproveitamentos Hidroagrícolas, o SIC e a ZPE, e o Montado de Sobre (sendo que só tem presença no troço A que não tem alternativa).

Assim, considerando os valores apresentados entende-se que no âmbito das condicionantes o traçado que minimiza os impactes é o seguinte: A + B1 ou B2 + C + D1 + E2+E3 + F1.

De esclarecer que a opção pelo E2 + E3, com aproximadamente mais 40 ha em REN do que o E1 visa atenuar o impacto produzido pela opção D1 sobre a RAN. De referir que, segundo o EIA, os desníveis de terreno - que caracterizam as áreas de erosão - são vencidos através de apoios desnivelados o que aparentemente minimiza a necessidade de aterros e escavações.

Fazendo agora a avaliação integrada do ordenamento do território e das condicionantes e considerando que o factor que merece preponderância é a minimização da afectação de áreas urbanas e urbanizáveis entende-se que o traçado que minimiza os impactes é o seguinte: A+ B1 ou B2 + C +D1 + E2 + E3 + F1

Relativamente ao troço B consideram-se as duas hipóteses na medida em que em termos de ordenamento do território há alguma vantagem no B1 porque ocupa menos áreas agrícolas.

Em termos de condicionantes o B1 é favorável à REN e à RAN mas desfavorável ao SIC e à ZPE. Assim, e considerando que o factor preponderante deve ser a minimização dos impactes sobre o SIC e a ZPE

entende-se que se o afastamento do B2 efectivamente minimizar os impactes sobre os valores e objectivos inerentes aos mesmos então deve ser esta a opção. Caso o afastamento previsto no B2 não se traduza numa minimização real dos impactes sobre o SIC e a ZPE então deve-se optar pelo B1.

## 5 CONTRIBUTOS DE ENTIDADES EXTERNAS

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).

Os contributos recebidos (incluídos no anexo II) foram incorporados ao longo deste parecer, destacando-se aqui, no entanto, alguns pontos considerados relevantes e não referidos noutra parte do parecer ou que a CA considere carecerem de esclarecimentos.

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.

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.

A ANA – Aeroportos de Portugal, em resposta ao parecer solicitado ao INAC, dado a 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 n.º 10/03, de 6 de Maio.

O mesmo parecer alerta ainda para as situações previstas nas medidas preventivas para o Novo Aeroporto de Lisboa, definidas no DL n.º 19/2008, de 1 de Julho e para a necessidade de se submeter o projecto final e definitivo a apreciação por parte da ANA.

O parecer da DGEG condiciona a sua aprovação do projecto ao seguinte:

- As alternativas propostas não deverão intersectar as áreas cativas e de reserva, sob pena de inutilização dos recursos geológicos e conseqüentemente a indemnização devida aos exploradores, de valor igual ao dos recursos geológicos inutilizados e respectivos direitos adquiridos;
- 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;



- 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;
- Observar integralmente as disposições referentes às servidões administrativas, distâncias mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigentes.

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.

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 n.º 15/93, de 13 de Maio, pelo que se deverá optar por uma das restantes alternativas.

*A CA refere que a informação incluída nos diversos pareceres externos recebidos será devidamente contemplada no presente parecer, com inclusão das medidas de minimização consideradas relevantes para assegurar o cumprimento dos vários aspectos a salvaguardar.*

## **6 CONSULTA PÚBLICA**

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.

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.

Este afastamento das áreas urbanas poderá contribuir para um menor impacte nas populações, na paisagem, ambiente sonoro e campos electromagnéticos.

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 impactes na paisagem, ecologia (particularmente avifauna) e nas culturas e áreas produtivas.

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 Boiçã, unidade turística de referência na freguesia de Bucelas.

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.

Assim, considera que o Troço Alternativo F2 deverá ser o adoptado uma vez que apresenta menores impactes 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 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 confinamento 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 sobrantes;
- 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 desmatação e acompanhamento arqueológico da obra e inventariação exhaustiva 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 utilizados durante a obra e não utilizados durante a fase de exploração;
- 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.

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 impactos negativos na paisagem e no ruído. Esta alternativa permite que os campos electromagnéticos estejam mais afastados das populações.

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 impactos ambientais, nomeadamente na paisagem, uma vez que o traçado proposto atravessa zonas agrícolas e habitações rurais.

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 impactos 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 impacto 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 impacto directo sobre a freguesia e sua população.

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 Boiçã, 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.

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.

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.

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.

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.

Considera também que deverá ser cumprido o disposto na alínea a), n.º. 1, do artigo 15º, do DL n.º. 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 n.º. 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 desmatação e desflorestação quer na fase de construção, quer de exploração, devem ter em atenção o cumprimento do DL n.º. 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.

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. Salienta que o projecto cruza os corredores das Linhas de Alta Velocidade Lisboa/Porto e Lisboa/Madrid, matéria objecto de pronúncia por parte da RAVE.

Salienta 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.

12) A Auto-estradas do Atlântico, SA refere que a Linha não apresenta interferências com nenhuma das auto-estradas concessionadas a esta empresa.

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.

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.

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.

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.

Salaria que a localização do Paiol encontra-se mal sinalizada na cartografia presente no Resumo Não Técnico.

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.

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.

Refere que não foi abordada no EIA a influencia que este atravessamento poderá provocar sobre a navegabilidade dos troços dos rios Sorraia e Tejo.

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.

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.

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:

- 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;
- 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 relação ao canal não inferior a 6 m;
- A interferência com os prédios rústicos seja minimizada, aproveitando as extremas das propriedades para a colocação das estruturas;
- 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;

- Os caminhos rurais que forem utilizados durante a fase de construção sejam repostos nas condições em que se encontravam inicialmente.

18) A Associação de Beneficiários de Loures refere que a Linha não interfere com os limites do Aproveitamento Hidroagrícola da Várzea de Loures.

*A CA refere que os contributos recebidos no âmbito da Consulta Pública foram todos devidamente contemplados na presente avaliação, em concreto ao longo de todo o parecer e na elaboração das conclusões e das medidas de minimização consideradas relevantes.*

## 7 CONCLUSÃO

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 fluviáveis 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.

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.

Deverão, no entanto, ser apresentadas medidas a adoptar para ser minimizado o “efeito de coroa” em fase de projecto de execução.

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, 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.

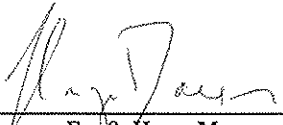
Assim, como resultado da análise global efectuada ao presente projecto e em concreto aos factores ambientais considerados como mais relevantes, a CA não identificou questões impeditivas ou impactes negativos significativos, não susceptíveis de serem minimizáveis com o integral cumprimento das medidas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

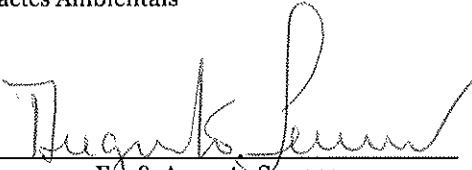
Neste sentido, no âmbito da avaliação efectuada e ponderados todos os factores em presença, a CA propõe a emissão de parecer favorável à Alternativa 2 (A+B1+C+D1+E2+E3+F1) do Projecto Linha Marateca-Fanhões a 400 kV, condicionado ao cumprimento dos termos e condições que se explicitam no presente parecer, 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 preconizados no seu Anexo III.

**COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

Agência Portuguesa do Ambiente

Gabinete de Avaliação de Impactes Ambientais

  
Eng.º Hugo Marques

  
Eng.º Augusto Serrano

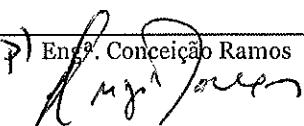
Departamento de Alterações Climáticas Ar e Ruído

  
Eng.ª Margarida Guedes

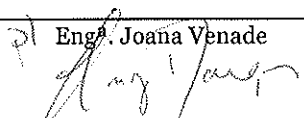
Instituto de Gestão do Património Arqueológico e Arquitectónico

  
Dra.ª Maria Ramalho

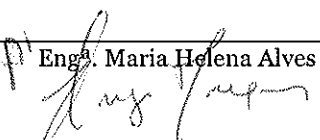
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

  
Eng.ª Conceição Ramos

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo

  
Eng.ª Joana Venade

Administração da Região Hidrográfica do Tejo, IP Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade

  
Eng.ª Maria Helena Alves

Arq. Ricardo Espírito Santo

**ANEXO I – LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO**

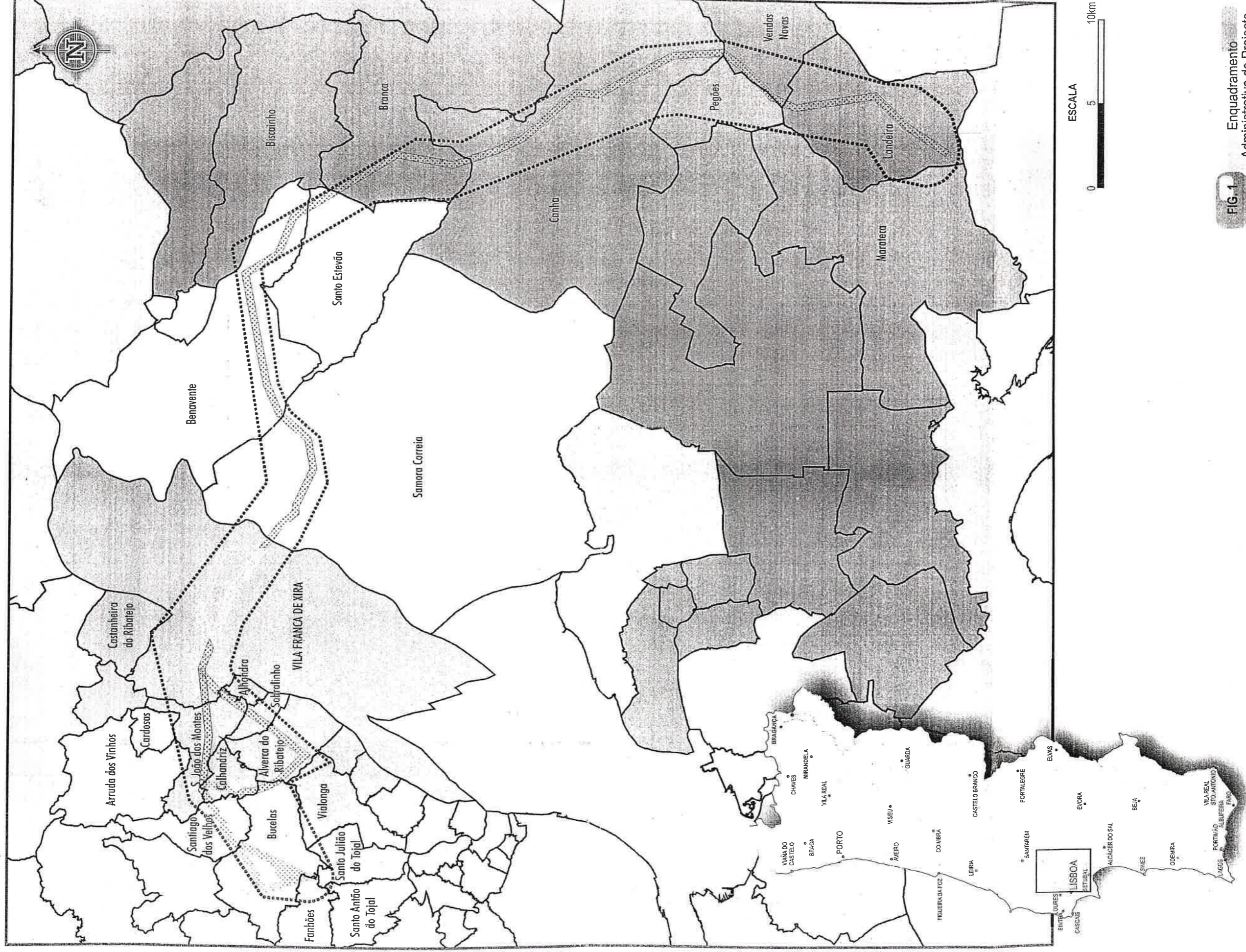


FIG. 1

Enquadramento Administrativo do Projecto



**ANEXO II - PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS**

Parecer do INETI – Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação IP

Parecer da EP - Estradas de Portugal SA

Parecer da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.

Parecer da ANACOM

Parecer da DGEG - Direcção-Geral de Energia e Geologia

Parecer da DGADR - Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural

Parecer da DRE LVT - Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo



Gabinete do Vogal

AIA - Agência Portuguesa do Ambiente			
Clas.	Elabora	Revisão	Assinatura

*Handwritten signature and date: 23/3/09*

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

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

Sua referência  
 Ofício Circular 07/09/GAIA  
 Ofício APA S-000205

Sua comunicação de  
 2009 02 04

Nossa referência  
 OF. INETI Nº 01252

Data  
 2009 ABRIL 24

**ASSUNTO: Processo de Avaliação de Estudo de Impacte Ambiental (AIA) nº 2007**  
*Projecto: "Linha Zona Marateca - Fanhões a 400 kV"*  
*Proponente: Rede Eléctrica Nacional, SA*  
*Licenciador: Direcção-Geral de Energia e Geologia*  
 Pedido de Parecer.

Na sequência do ofício de V. Exa. supra mencionado, relativo ao Processo de Avaliação de Estudo de Impacte Ambiental nº 2007 do Projecto: "Linha Zona Marateca - Fanhões a 400 kV", junto se envia o respectivo parecer desta Instituição.

Com os melhores cumprimentos,

O Vogal do Conselho Directivo

Machado Leite

Anexo: o mencionado.

*Handwritten notes:*  
 Eug. H. Marques  
 CR  
 23/3/09

Estrada da Portela - Zambujal - Alfragide - Apartado 7586 - 2720 - 865 Amadora - Portugal  
 Telf: +351 210 924 600 Fax: +351 21 710 36 88  
[www.ineti.pt](http://www.ineti.pt)

**INETI**

INSTITUTO NACIONAL DE ENGENHARIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO, IP

**AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE**  
*Ofício Circular 07/09/GAIA S-000205/2009 de 2009-02-04*

**Processo de Avaliação de Estudo de Impacte Ambiental**  
**AIA nº 2007**

**Projecto: "Linha Eléctrica Marateca – Fanhões, a 400kV"**

**Proponente: Rede Eléctrica Nacional, SA**

**Licenciador: Direcção-Geral de Energia e Geologia**

**Descritores: Geologia, Hidrogeologia e Recursos Minerais**

Abril/2009

Estrada da Porteira – Zambujal – Alfragide – Apartado 7586 – 2720-866 – Amadora - Portugal – [www.ineti.pt](http://www.ineti.pt)

Pág. 1/3

Tel: +351 210 924 600

Fax: +351 217 163 688



## PARECER

Quanto à avaliação preliminar das alternativas de traçado, considera-se que a opção sugerida como traçado mais adequado está, a nosso ver, correcta (designado como Alternativa 2).

Sugere-se 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.

Não há aspectos impeditivos à implementação do Projecto, no âmbito do descritor Geologia-Geomorfologia<sup>1</sup>, sendo a identificação, avaliação e minimização dos impactes considerada.

A caracterização da situação de referência relativa ao descritor "Hidrogeologia", nos seus aspectos quantitativos e qualitativos, é apresentada de modo demasiado sintético, não caracterizando individualmente os importantes Sistemas Aquíferos da Bacia do Tejo-Sado, a saber: 1) *Sistema Aquífero da Margem Direita*, 2) *Sistema Aquífero da Margem Esquerda* e 3) *Sistema Aquífero Aluviões do Tejo*. Além destes sistemas, também não foram caracterizadas, do ponto de vista hidrogeológico, as formações detríticas e carbonatadas do Jurássico, assim como formações calcáreas e detríticas do Cretácico pertencentes à Orla Ocidental (concelhos de Loures, Arruda dos Vinhos e Vila Franca de Xira).

Relativamente à avaliação de impactes, o estudo refere-se apenas aos recursos hídricos superficiais, não fazendo qualquer alusão às águas subterrâneas. Contudo, atendendo à natureza da obra, durante a fase da sua exploração não são expectáveis quaisquer impactes negativos sobre os recursos hídricos subterrâneos, sendo muito pouco relevantes os impactes possíveis durante as fases de construção e de desactivação.

Assim, apesar da abreviada caracterização da situação de referência, julgamos que os impactes nulos ou insignificantes sobre as águas subterrâneas não conferem ao descritor em apreço relevância suficiente para solicitar a sua revisão.

---

<sup>1</sup> Lembra-se que os aspectos analisados pelo Departamento de Geologia do INETI são, em termos gerais, os seguintes: enquadramento geológico; geomorfologia; caracterização geológica, estratigráfica e litológica; geotécnica; sismicidade, tectónica e neotectónica; património geológico.

O Estudo de Impacte Ambiental do projecto, embora apresente um captulo dedicado aos recursos geológicos, não faz uma adequada caracterização do Factor Ambiental Recursos Minerais, pois apenas menciona as explorações existentes na área de estudo e as áreas de prospecção e pesquisa de recursos minerais. Confunde, portanto, a actividade extractiva com os recursos geológicos.

Quanto à avaliação de impactes, o estudo apenas considera os impactes sobre a actividade extractiva e sobre a área afectada à prospecção e pesquisa, que constituem servidões administrativas. Portanto, não é realizada uma avaliação dos impactes sobre os recursos minerais com valor económico eventualmente existentes fora dessas áreas, mas atravessadas pelo corredor onde se pretende instalar a linha Marateca-Fanhões.

Os impactes sobre a já mencionada Área de Prospecção e Pesquisa da Marateca são considerados moderadamente significativos sem que haja apresentação de adequadas justificações. Importa lembrar que após instalada a linha, esta implica uma área de defesa própria de dimensões consideráveis, que pode vir a inviabilizar a exploração de recursos minerais de cobre, chumbo, zinco, prata e ouro que eventualmente venham aí a ser descobertos.

Julgamos conveniente que seja ouvida a empresa titular dos direitos de prospecção e pesquisa acerca deste assunto.

Edição de 2007

Serviço Ambiente	
SECRETARIA	ED/SGLP
SECRETARIA	ED/LEPA
SECRETARIA	ED/STP
SECRETARIA	ED/DIR
SECRETARIA	ED/DIR

Exmo Senhor  
 Professor António Gonçalves Henriques  
 Director-Geral da Agência Portuguesa do  
 Ambiente  
 Rua da Murgueira, 9/9A, Zambujal  
 Apartado 7585  
 2611-865 Amadora

Sua Referência: Sua Comunicação de: Nossa referência: Antecedente: Saída: Data:  
 Of. Circular 2009-02-04 477/2009/GAMB s/ cod. 13162 93350 20. MAR. 2009

**Assunto: Linha Zona Marateca - Fanhões a 400KV.  
 Processo de AIA nº 2007.  
 Fornecimento de informação.**

Em resposta ao Vosso Ofício Circular 07/09/GAIA, informa-se 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 Zona da Marateca - Fanhões, no Concelho de Coruche.

Em anexo segue uma cópia do Esboço Corográfico do IC13, para ilustrar o seu desenvolvimento no referido Concelho.

Com os melhores cumprimentos, *ferreira*

O Conselho de Administração

*Almerindo de Silva Marques*

Almerindo de Silva Marques  
 Presidente

*Rui Nelson Dinis*

Rui Nelson Dinis  
 Administrador

*Do Ex.º H.º Henriques  
 para conhecimento  
 CR  
 27/3/09*

Anexo: O mencionado no texto.  
 ISR / GAMB

ModQ.18.11.05; 27-11-2007

1366702/3

CI DE	CI SCLAS	CI SCLAS	CI SCLAS
ASOCIACION:			
<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> OPCA
<input type="checkbox"/> OACAR	<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> OPCA
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> OPCA
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DOGR
<input type="checkbox"/> OUTROS:			

06 MAR. 2009

Aeroporos  
de Portugal

CONSELHO DE  
ADMINISTRAÇÃO

Rua D\_Edificio 120  
Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa\_Portugal  
Tel (351) 218 413 900  
Fax (351) 218 402 747  
www.ana.pt

Sede\_Rua D\_Edificio 120  
Aeroporto de Lisboa\_1700-008 Lisboa  
Portugal

Exmo Senhor  
Prof. António Gonçalves Henriques  
Digmo. Director-Geral da Agência Portuguesa do Ambiente  
Rua da Murgueira, 9/9A  
Apartado 7585 Alfragide  
2611-865 Amadora

Sua Referência\_ Ofºs Circ.26/09/GAIA e 07/09/GAIA

Nossa Referência\_ P.º 0899/07-6.1

Nº\_ 266463

Data\_ 2009-03-03

ASSUNTO\_  
SUBJECT\_

Processo de Avaliação de Estudo de Impacte Ambiental (AIA n.º2007)  
Projecto: Linha Zona Marateca - Fanhões a 400 kV  
V/ Ref.ª Ofícios S-000205/2009, de 04/02/2009 e S-000419/2009, de 11/02/2009

Exmo Senhor,

O vosso ofício S-000205/2009, de 04/02/2009, que nos foi enviado ao Instituto Nacional de Aviação Civil para efeitos de emissão do parecer solicitado, tem por assunto o mesmo do vosso ofício S-000419/2009, de 11/02/2009 enviado à ANA, SA.

Em virtude destas funções (emissão de pareceres ao abrigo das servidões aeronáuticas) estarem delegadas na ANA, o presente parecer deverá ser entendido como resposta às duas solicitações já que a ANA irá enviar cópia do parecer emitido ao INAC.

Analisados os elementos constantes do Resumo Não Técnico disponibilizado no Portal da Agência Portuguesa do Ambiente, relativo ao assunto em causa, constata-se que o mesmo é igual ao que consta no CD enviado em anexo ao vosso ofício S-000205/2009.

Nesse Resumo Não Técnico estão referidas as condicionantes aeronáuticas devidas pelo desenvolvimento do espaço/canal em áreas afectadas pelas servidões do Radio-Farol VOR de Lisboa, do repetidor passivo de Monte Gordo e da ligação hertziana Monte Gordo – Montejunto e das Medidas Preventivas para o Novo Aeroporto de Lisboa.

No entanto, no Anexo I ao EIA deste projecto, denominado "Consulta a Entidades", está como elemento componente do processo a cópia da nossa carta n.º 571/C.A., de 24-04-2007, em resposta ao promotor Agri-Pro Ambiente.

Nessa carta está indicada a necessidade de esse Estudo de Impacte Ambiental contemplar, além das já previstas no RNT de Janeiro de 2009, igualmente as 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 n.º 10/03, de 06 de Maio.

O Resumo Não Técnico é omissivo relativamente à Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa e às necessidades de balizagem

No entanto os elementos do EIA, disponibilizados no referido CD, contemplam a garantia de balizagem aeronáutica da linha mas não a Servidão do Aeroporto de Lisboa.

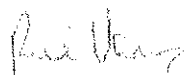
Assim considera-se que na Avaliação de Impacte Ambiental em causa deverão ser contempladas as condicionantes em falta, mantendo-se as que estão referidas, relevando-se as situações previstas nas Medidas Preventivas para o Novo Aeroporto de Lisboa, definidas no Decreto n.º 19/2008, de 1 de Julho.

O projecto final e definitivo desta linha de energia deverá ser submetido a apreciação por parte da ANA, SA.

O parecer constante da presente carta não substitui a necessidade de consulta à Força Aérea Portuguesa.

Com os melhores cumprimentos

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE  
RUA DA MURGUEIRA, 9/9A -  
ZAMBUJAL - AP. 7585  
2611-865 AMADORA

S/ referência	S/ comunicação	N/ referência	Data
Of.º Circ. 07/09/GAIA		ANACOM-S11648/2009	
AIA2007 S-000205/2009		30.40.30 - 651066	

Assunto: EIA DA LINHA AÉREA MARATECA – FANHÕES A 400KV

Em resposta ao ofício de V. Exas. acima referenciado, foram analisadas as zonas abrangidas pelas diversas alternativas de corredor da Linha Aérea (LA) previstas no Resumo Não-Técnico (RNT) que acompanhava o ofício, e particularmente a zona abrangida pela Alternativa 2 (a preferida pelo Consórcio), na perspectiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre essa zona, decorrentes da existência de servidões radioelétricas constituídas ou em vias de constituição ao abrigo do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de Novembro.

Verificou-se que os troços D1 e D2 intersectam, no plano horizontal algumas zonas de desobstrução definidas em servidões radioelétricas de protecção a ligações hertzianas estabelecidas entre Monte Gordo e Lisboa. Contudo, constata-se que a passagem da LA nessas zonas se fará a uma cota bastante abaixo da área interdita à colocação de obstáculos, pelo que se pode concluir que a colocação da LA nos corredores em estudo não irá afectar o funcionamento das ligações hertzianas em causa. Assim, o ICP-ANACOM não coloca objecção à implementação do projecto em causa de acordo com as alternativas indicadas no RNT.

Com os melhores cumprimentos





**Direcção Geral  
de Energia e Geologia**

Exm.º Senhor Director Geral **26 MAR 2009** **003875**

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

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> DSDS	<input type="checkbox"/> DSDP
ASSESSORIA:		
<input type="checkbox"/> DNEA	<input type="checkbox"/> DFCR	<input type="checkbox"/> DGEA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DANA	<input type="checkbox"/> DGP
<input type="checkbox"/> DNEA	<input type="checkbox"/> DPA	<input type="checkbox"/> DERS
<input type="checkbox"/> DFCR	<input type="checkbox"/> DSDP	<input type="checkbox"/> DGEA

Sua referência:

Sua comunicação:

Nossa referência:

Of. circ 07/08/GAIA

ASSUNTO: Avaliação de Estudo de Impacte Ambiental (AIA N.º 2007)  
Projecto: Linha Zona Marateca – Fanhões a 400 kV  
Entidade Proponente: Rede Eléctrica Nacional, S.A

Relativamente à solicitação de parecer sobre o procedimento de AIA indicado em título e na sequência da análise dos elementos do Estudo de Impacte Ambiental do projecto, verifica-se, de acordo com a planta à escala de 1/300.000 – Desenho n.º 58/DAT/2009, que se encontra em anexo, que a área de estudo do projecto “Linha Marateca – Fanhões, a 400 kV” intersecta várias áreas de recursos geológicos, designadamente “Área de Reserva”, “Área Cativa”, “Área de Exploração Consolidada” e Complementar”, “Recurso Hidromineral Potencial”, “Contrato de Prospecção e Pesquisa”, “Pedido de Prospecção e Pesquisa”, “Parque Eólico de Fanhões” bem como os traçados de Gasoduto Setúbal-Braga (lote1) e Oleoduto Multiproduto Sines/Aveiras de Cima.

Não obstante o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) mencionar que os eixos alternativos em análise, interferem não só com áreas afectas a recursos geológicos como também com a infraestrutura gasoduto sujeita a servidão, esta Direcção Geral emite **parecer favorável condicionado** a que no desenvolvimento do projecto sejam tidos em especial atenção os seguintes aspectos:

- As alternativas propostas, relativamente ao traçado da “Linha Zona Marateca – Fanhões a 400 kV” não deverão intersectar as áreas cativas e de reserva, sob a pena de inutilização dos recursos geológicos e conseqüentemente a indemnização devida aos exploradores, de valor igual ao dos recursos geológicos inutilizados e respectivos direitos adquiridos;
- Relativamente ao recurso hidromineral potencial denominado “Casal do Ribatejo” refira-se que o mesmo não decorre servidões administrativas, mas como o próprio nome indica, poderá constituir a médio prazo uma exploração hidromineral, de interesse local ou regional.

SVP/SVP

Av. 5 de Outubro, 87  
1069-039 Lisboa  
Tel.: 21 792 27 00/800  
Fax: 21 793 95 40  
Linha Azul: 21 792 28 61  
www.dgge.pt

*Ao Eng.º H. Marques  
para conhecimento  
CR  
27/3/09*

1/2

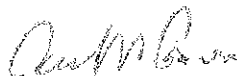


– Verifica-se que a localização aproximada do projecto de instalação da linha eléctrica de 400kV Marateca-Fanhões existem interferências com infra-estruturas da concessionária REN-Gasoduto,S.A e da CLC – Companhia Logística de Combustíveis,S.A pelo que sugerimos um contacto com as referidas empresas – Tel – 21.968 8560/21 968 8508/Fax 21 968 7362 e Tel 263 470 700/Fax 263 470 790, respectivamente – com o fim de se estudar em conjunto as citadas interferências e eventuais acções a realizar para a manutenção da totalidade das condições de segurança actualmente existentes.

Devem também, ser integralmente observadas as disposições referentes às servidões administrativas, distâncias mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigentes em cada momento, as quais se regem pelo disposto na legislação aplicável, mesmo que não assinaladas na Planta de Condicionantes.


Com os melhores cumprimentos.

O Subdirector - Geral

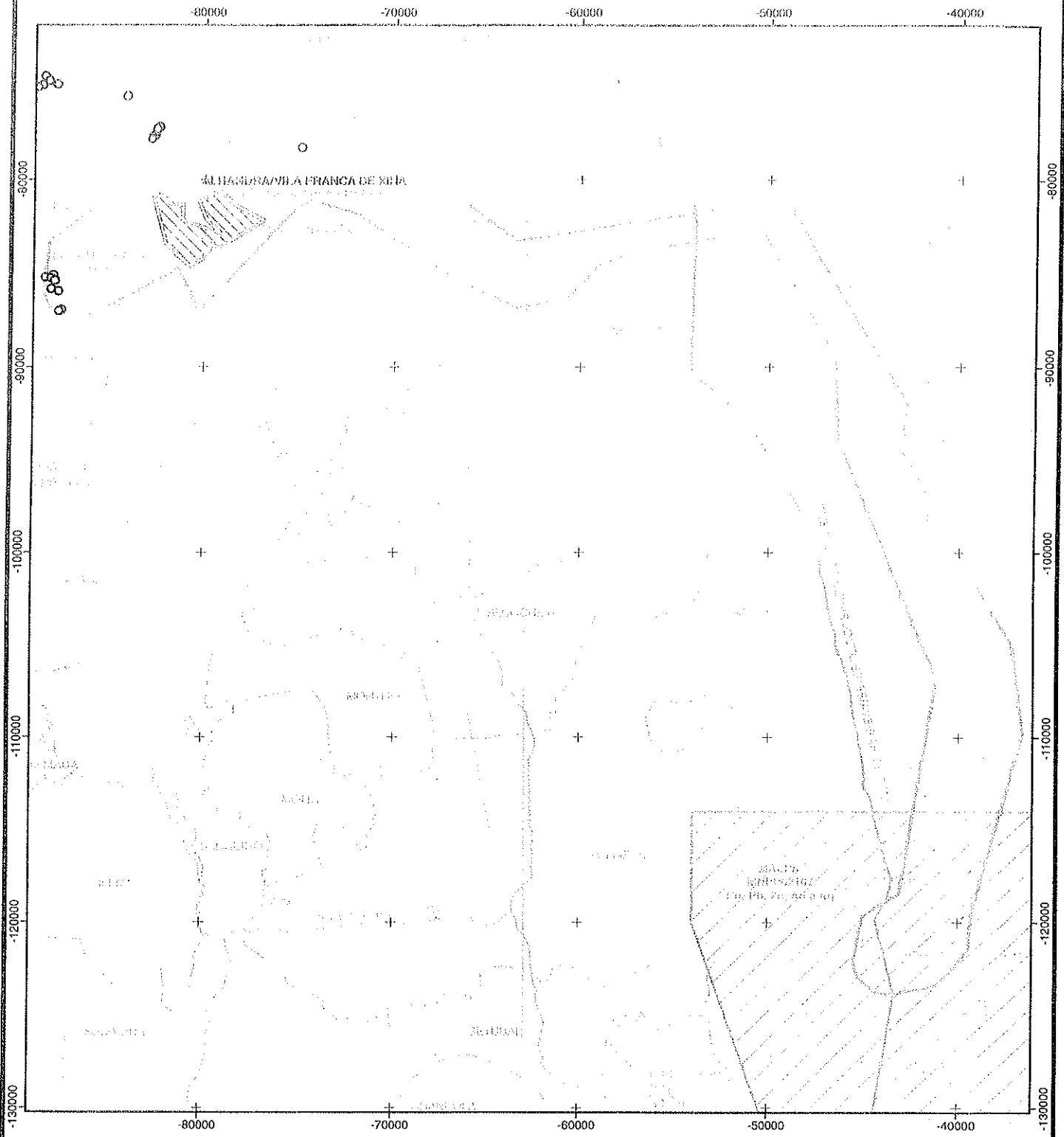


Carlos A. A. Caxaria

Anexo: O citado

 SVP/SVP






Legenda

- |                              |                                   |   |
|------------------------------|-----------------------------------|---|
| Nova área de estudo proposta | Contrato de prospecção e pesquisa | Gasoduto - 1º Escalão                         |
| Área cativa                  | Pedido de prospecção e pesquisa   | Oleoduto                                      |
| Área de reserva              | Limite de Município               | Área de exploração consolidada e complementar |
| Parques eólicos selection    | Recurso hidromineral potencial    |   |

Limites Administrativos do IGP - CAOP

 <p><b>Direcção Geral de Energia e Geologia</b> Divisão de Apoio Transversal</p>	<p>Assunto:</p> <p>Estudo de Impacte Ambiental da Linha Marateca-Fanhões, a 400kV</p>	<p>Escala 1:300,000</p> <p>Desenho nº 58/DAT/2009</p> <p>Data: 02-03-2009</p> <p>Executado por: Isabel Macieira</p>
---	---	---



Ministério da  
Agricultura,  
do Desenvolvimento  
Rural e das Pescas

DGADR  
Direcção-Geral  
de Agricultura e  
Desenvolvimento Rural

## TELECÓPIA

PARA: AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

N.º DE FAX: 214 719 074

DE: Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural

TELECÓPIA N.º: 67/DSRRN/DPRS/09

DATA: 08.04.2009

NÚMERO DE PÁGINAS (incluindo esta): 1

REFERÊNCIA: AIA N.º 2007 Projecto zona Marateca - Fanhões a 400 kV

### MENSAGEM:

(message:)

2008726

Em resposta ao solicitado por V. Ex<sup>a</sup> através do Ofício Cir. 07/09/GAIA sobre o assunto supramencionado, tem-se a referir que, na sequência de anteriores pareceres emitidos por esta Direcção Geral, no âmbito da elaboração do Estudo de Impacte Ambiental, reafirmamos a importância de, na fase de execução do projecto, serem contactadas e informadas da calendarização da obra a Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Sorral e a Associação de Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira.

Com os melhores cumprimentos.

O Director Geral

José R. Estêvão

Do Eng.º Hugo Reis  
OK  
14/04/09

AM



DIRECÇÃO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO



Agência Portuguesa do Ambiente  
Ministério do Ambiente e Ordenamento do  
Território e do Desenvolvimento Regional  
Rua da Murgueira, 9/9A  
Zambujal - Apartado 7585  
2611-865 AMADORA

SUA REFERÊNCIA  
OF.CIRC.07/09/GAIA

SUA COMUNICAÇÃO  
04-02-2009

NOSSA REFERÊNCIA

DATA

2009 FEB 04 10:00

ASSUNTO: Processo de Avaliação de Estudo de Impacte Ambiental (AIA nº 2007)  
Projecto: Linha Zona Marateca – Fanhões a 400 kV  
Proponente: Rede Eléctrica Nacional, S.A.  
Licenciador: Direcção Geral de Energia e Geologia

Na sequência da disponibilização, por V. Ex<sup>a</sup>, do Estudo de Impacte Ambiental, em formato digital, após a sua análise do mesmo verifica-se que:

no Volume I - Resumo não técnico onde se refere “Três pedreiras licenciadas pela DRE-Centro” deverá ler-se Três pedreiras licenciadas pela DRE-LVT, e no Volume II Relatório Síntese, Cap IV-29, na alínea a) Exploração de Inertes, onde se refere “Uma exploração de calcário sedimentar e ornamental (Pedreira nº 5130) pertencente à Bucelbritas...” deverá ler-se “Uma exploração de calcário para construção civil e obras públicas (Pedreira nº 5130) pertencente à Bucelbritas...”.

De acordo com o indicado no RNT, na área de intervenção da DRE-LVT, os 4 troços alternativos não intersectam pedreiras licenciadas ou com licenciamento em curso, no entanto verificando-se, conforme indicado no quadro 5 (pág 55), que as alternativas 3 e 4 abrangem a área de Reserva de Alhandra, definida pelo Decreto Regulamentar nº 15/93 de 13 de Maio, de acordo com o previsto no nº 2 do referido diploma, dever-se-á optar por uma das restantes opções alternativas.

Com os melhores cumprimentos,

A. Simões de Sousa  
Director de Serviços

J. Ferreira da Costa  
Chefe de Divisão

CM

**ANEXO III – CONDICIONANTES AO PROJECTO, ELEMENTOS A APRESENTAR, MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO, PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO E PLANOS DE MONITORIZAÇÃO**

## I. CONDICIONANTES AO PROJECTO

1. 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.
2. 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
3. Não intersectar as áreas cativas e de reserva, sob pena de inutilização dos recursos geológicos ou consequente indemnização devida aos exploradores, de valor igual ao dos recursos geológicos inutilizados e respectivos direitos adquiridos.
4. 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.
5. 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.
6. Caso se venha a confirmar a afectação no solo de alguma das áreas enunciada no anexo III do DL n.º 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.

## II. ELEMENTOS A ENTREGAR EM FASE DE RECAPE

1. Apresentar um estudo que inclua:
  - 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;
  - 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 georreferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios e/ou dos imóveis);
  - Elaboração de fichas de caracterização dos elementos detectados durante a prospecção sistemática, avaliação de impactes e proposta das respectivas medidas de minimização.
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.
3. Apresentar uma solução que do ponto de vista paisagístico possa minimizar o impacte dos apoios das linhas relativamente ao Elemento Patrimonial n.º 241– Quinta do Bulhaco, classificado como Imóvel de Interesse Público.

4. Equacionar a possibilidade dos apoios não ocuparem leitos de linhas de água e respectivas margens (faixa de 10 m de largura ao longo dos cursos de água não navegáveis, não flutuáveis e não sujeito 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).
5. Estudar a possibilidade do troço alternativo A salvaguardar 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.
6. Estudar a possibilidade do Troço alternativo A não seccionar a área da povoação de Foros da Charneca.
7. Estudar a possibilidade do Troço alternativo A salvaguardar a área urbana e de influência próxima de Porto Alto/Samora Correia.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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).
12. Apresentar uma planta de localização de estaleiros/parques de materiais, tendo em conta as condicionantes à instalação dos mesmos.
13. 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 sobrantes, 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.
14. Apresentar as medidas a adoptar para ser minimizado o “efeito de coroa” em fase de projecto de execução.

### III. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

As medidas de minimização que se apresentam seguidamente deverão constar do caderno de encargos da obra a apresentar ao empreiteiro para seu integral cumprimento:

#### Medidas gerais

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:

- Áreas do domínio hídrico;
- Áreas inundáveis;
- Zonas de protecção de águas subterrâneas (áreas de elevada infiltração);
- Perímetros de protecção de captações;
- Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou da Reserva Ecológica Nacional (REN)
- Outras áreas com estatuto de protecção, nomeadamente no âmbito da conservação da natureza;
- Outras áreas onde possam ser afectadas espécies de flora e de fauna protegidas por lei, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras;
- Locais sensíveis do ponto de vista geotécnico;
- Locais sensíveis do ponto de vista paisagístico;
- Nos locais a distância inferior a 500 m de aglomerados populacionais (definidos em PDM), desde que não infra-estruturados;
- 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.

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 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.



### **Fase de construção**

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 recheia 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 à tipologia de intervenção prevista, 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 (morcegos) na proximidade das zonas de trabalho, na definição dos acessos deve garantir-se, sempre que possível, a distância mínima de 100 m.
35. Efectuar a prospecção arqueológica sistemática, após desmatação, 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 (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias como a instalação de estaleiros, abertura de 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 recicláveis e posterior envio para reciclagem.

47. 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.

48. 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.

49. Os muros, sebes vivas, vedações e outras divisórias afectadas devem ser devidamente reparados.

50. 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.

51. 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.
52. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulvulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.
53. Implementar, nos caminhos (a melhorar ou a construir) que atravessem linhas de água, passagens hidráulicas, de secção adequada para uma cheia centenária.
54. 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.
55. 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.
56. 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).
57. 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.
58. 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 desmatação, escavação e reposição.
59. Esclarecer os proprietários de parcelas com uso florestal acerca das limitações que incidem sobre as formas de exploração do solo na faixa de segurança.
60. 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.
61. 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.
62. 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 acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.
63. 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.

64. 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.
65. 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.
66. 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.
67. 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.
68. 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.
69. 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.
70. Caso se verifique a necessidade de abate de Sobreiros e ou Azinheiros deverá ser solicitado a devida autorização à Entidade Competente.
71. 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 dado esta ocorrer entre áreas com estatuto de sensível, e onde ocorrem movimentos migratórios de várias espécies de avifauna protegida ou não, o compasso de colocação poderá ser de 5 em 5 metros.
72. 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.
73. Após a realização da desmatação do terreno efectuar prospecções arqueológicas nos sítios onde actualmente se registaram condições de reduzida visibilidade do terreno.
74. Garantir o acompanhamento arqueológico da obra.

#### **Fase de desactivação**

75. 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 um plano de desactivação pormenorizado, contemplando nomeadamente:

- 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;
- Acções de desmantelamento e obra a ter lugar;
- Destino a dar a todos os elementos retirados;

- Plano de recuperação final de todas as áreas afectadas.

## VI. OUTROS ELEMENTOS

76. 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 n.º. 226-A/2007, de 31 de Maio e da Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro.

77. 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.

78. 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 n.º. 10/03, de 6 de Maio, para além das situações previstas nas medidas preventivas para o Novo Aeroporto de Lisboa, definidas no DL n.º. 19/2008, de 1 de Julho.

79. Apresentar o projecto de execução da Linha para apreciação por parte da ANA, SA.

80. 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.

81. 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.

82. Observar integralmente as disposições referentes às servidões administrativas, distâncias mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigentes.

83. Cumprir com o 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.

84. Cumprir com 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.

85. Cumprir com o disposto na alínea a), n.º. 1, do artigo 15º, do DL n.º. 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 n.º. 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.

86. Cumprir o DL n.º. 124/2006 nas operações de desmatação e desflorestação quer na fase de construção, quer de exploração.

87. Contactar a empresa titular dos direitos de prospecção e pesquisa na Área de Prospecção e Pesquisa da Marateca, 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.

88. 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 a REN assumir a aquisição total daquelas cuja parte restante, para além da área a expropriar, não assegure, proporcionalmente, os mesmos 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).

#### **VII. PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO E GESTÃO AMBIENTAL**

1. Implementar um Programa de Acompanhamento e Gestão Ambiental de obra, o qual deverá ter em consideração todas as medidas propostas neste parecer.

#### **VIII. PLANOS DE MONITORIZAÇÃO**

1. Relativamente aos Planos de Monitorização propostos, é de salientar que estes deverão dar cumprimento à legislação em vigor.

##### **Ecologia**

Os planos de monitorização e gestão ambiental apresentados para esta fase de estudo prévio correspondem, de um modo geral, às solicitações legalmente indicadas.

Apesar de o Plano de Monitorização dos Vertebrados Voadores apresentado ser globalmente favorável, considera-se necessário a realização de um protocolo metodológico para a elaboração e definição mais fina dos parâmetros a monitorar e a apresentar em fase de RECAPE e sujeito a aprovação pelo ICNB.

Assinala-se a necessidade de seguir o conteúdo do programa de monitorização definido pelo ICNB, e publicado no portal [www.icnb.pt](http://www.icnb.pt), entendido como guia funcional para a estruturação e elaboração de Planos de Monitorização.