



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	IP2 – IP6 (A23) / PORTALEGRE / IP7 (A6)		
Tipologia de Projecto:	Construção de auto-estradas e de itinerários principais	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	<ul style="list-style-type: none">• Distrito de Castelo Branco: Concelho de Vila Velha de Ródão (Freguesia do Fratel).• Distrito de Leiria: Concelho de Mação (Freguesia de Envendos).• Distrito de Portalegre: Concelhos de Gavião (Freguesias de Atalaia, Belver, Comenda e Gavião), Nisa (Freguesias de S. Matias, N. Sra. Da Graça, Espírito Santo, Alpalhão, Amieira do Tejo e Tolosa), Crato (Freguesias de Gáfete, Vale do Peso e Crato e Mártires), Castelo de Vide (Freguesia de S. João Baptista), Alter do Chão (Freguesia de Alter do Chão), Portalegre (Freguesias de Fortios e Urra), Fronteira (Freguesia de Fronteira, Cabeço de Vide, S. Saturnino), Monforte (Freguesias de Assumar e Monforte).• Distrito de Évora: Concelhos de Sousel (Freguesia de Sto. Amaro) e Estremoz (Freguesias de Veiros, S. Bento de Ana Loura, S. Bento do Cortiço, Sto. Estêvão, S. Lourenço de Mamporcão e Estremoz - Sta. Maria)		
Proponente:	Estradas de Portugal, S.A.		
Entidade licenciadora:	Estradas de Portugal, S.A.		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 2 de Outubro de 2009	

Decisão:	<p>Declaração de Impacte Ambiental (DIA)</p> <p>Favorável Condicionada</p> <p>Solução 1 (km 0+000 a km 26+200) + Ligação 1 + Solução 2 (km 33+000 a km 96+000)</p> <p>Desfavorável</p> <p>Ligação à EN 246 e Solução 2 (km 96+000 a km + 103+760)</p>
----------	--

Condicionantes	<ol style="list-style-type: none">1. Obtenção de autorização da Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional (RAN) para a colocação de apoios em áreas da RAN, nos termos do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de Março.2. Apresentação à Autoridade de AIA de uma análise que demonstre a efectiva necessidade de desvio da Ribeira de Sor, ao km 34+700 da Solução 2.3. Rectificação do traçado nos seguintes pontos:<ol style="list-style-type: none">3.1. Km 83 e 87 da Solução 2, junto à ZPE de Veiros, aproximando-se tanto quanto possível do traçado do actual IP2;3.2. Km 83 para que a altura de escavação (20-30 m) seja mais reduzida;3.3. Entre os km 52+840 e 52+970 e os km 53+000 e 53+560 da Solução 2, afastando-se tanto quanto possível da área do Plano de Pormenor da Abrunheira;3.4. Entre os km 71 e 76, afastando-se tanto quanto possível da área do
----------------	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Plano de Urbanização de Monforte.

	<p>4. O traçado do projecto de execução deverá garantir:</p> <p>4.1. A eficaz ligação entre os equipamentos previstos para o Plano de Urbanização do Espaço para Grandes Equipamentos (concelho de Portalegre) que se localiza dentro do corredor de estudo, entre a Solução 2 e a Alternativa 2.1 (a cerca de 450 m a este do km 52+000 da Solução 2 e a cerca de 415 m a oeste do km 2+850 da Alternativa 2.1) e a cidade de Portalegre;</p> <p>4.2. A não afectação da actividade vinícola na Herdade “Courela de Santiago”;</p> <p>4.3. A operacionalização dos objectivos definidos no Plano de Pormenor da Abrunheira e na UOPG 6, para a área de equipamentos propostos na envolvente desta unidade operativa;</p> <p>4.4. O afastamento de 200 m da construção da ETAR de Fortios;</p> <p>4.5. A integração dos resultados da Avaliação Ambiental (AA) de Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) existentes na área de influência do projecto, que à data estejam já concluídos ou em fase de elaboração. A solução de traçado deverá articular-se com as Declarações Ambientais à data emitidas;</p> <p>4.6. Salvaguardar o cumprimento das disposições referentes às servidões administrativas e distâncias mínimas aplicáveis às infra-estruturas de transporte de gás natural em alta pressão, designadamente, os gasodutos Campo-Maior-Monte Redondo e Portalegre – Guarda;</p> <p>4.7. Respeitar a servidão radioelétrica associada ao feixe hertziano Estremoz <> S. Mamede, nomeadamente no que se refere às cotas do traçado nos pontos de intersecção;</p> <p>4.8. Preservar o potencial de matéria-prima com carácter estratégico que constituem as ocorrências de urânio identificadas na área do traçado (Ribeira de Perlim e Maia);</p> <p>4.9. Salvaguardar o desenvolvimento da exploração dos recursos geológicos que poderá ocorrer nas áreas de pedido de prospecção e pesquisa e nas áreas de contrato de prospecção e pesquisa às quais o traçado se sobrepõe;</p> <p>4.10. Salvaguardar as condições das infra-estruturas de abastecimento de água e saneamento, existentes e previstas, nos pontos do traçado em que se verifique interferência com as mesmas.</p> <p>5. Cumprir as disposições legislativas em matéria de protecção de sobreiros e de outras espécies florísticas com estatuto de protecção que venham a ser afectadas pelo projecto, nomeadamente do disposto no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho.</p>
<p>Trabalhos Prévios ao Desenvolvimento do Projecto de Execução</p>	<p>1. Prospecção arqueológica sistemática ao longo da solução escolhida, num corredor com 200 metros para cada lado do eixo da via, bem como das áreas de depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas. Deverá ser dada particular atenção aos sítios já conhecidos e que não foram relocados em fase de Estudo Prévio.</p> <p>2. Prospecção das áreas funcionais da obra (estaleiros, depósitos de terras, áreas de empréstimo, acessos ou outras áreas), caso se conheça a sua localização aquando do desenvolvimento do projecto de Execução. Caso contrário, deverão ser prospectadas, antes do início da obra. Mediante os resultados desta prospecção, e sempre que se preveja a afectação de qualquer vestígio arqueológico, devem ser efectuados acertos da via dentro do corredor, antes de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas mecânicas, manuais, ou a escavação integral dos</p>



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>vestígios afectados.</p> <ol style="list-style-type: none">3. As medidas de carácter intrusivo (sondagem e escavação) devem ser realizadas tanto quanto possível antes de definido o projecto de execução para que os resultados daí decorrentes possam ser avaliados e equacionada a eventual preservação dos sítios.4. Em termos patrimoniais, a elaboração do projecto de execução deverá ter em conta os resultados dos trabalhos prévios, bem como considerar possíveis adaptações do projecto, de acordo com elementos notáveis que possam surgir durante a obra.5. Delimitação da mancha de dispersão de materiais da ocorrência patrimonial N° 155, que deverá ser representada em cartografia.6. Realização de sondagens arqueológicas de diagnóstico para as ocorrências patrimoniais N° 125 (Vinha da Ordem) e N° 127 (Cemitério-Amieira 2).7. Realização de sondagens arqueológicas de diagnóstico para a ocorrência patrimonial N° 130 (Alvarinha 2). Estas deverão ser efectuadas por especialista em pré-história, na área de materiais líticos.8. Aquando da prospecção sistemática, relocalizar a ocorrência patrimonial nº 102 (Gafa), anta não relocalizada nos trabalhos anteriores.9. Realizar uma prospecção para os grupos dos Anfíbios e Répteis para verificar a sua presença/ausência, incidindo o esforço junto de zonas húmidas, charcas e pequenas barragens na proximidade dos traçados, de forma a prever medidas de minimização para estes grupos.10. Proceder à prospecção específica para avaliação dos locais mais utilizados pelo grupo dos mamíferos, tendo em conta a necessidade de confirmar a presença de gato-bravo e de rato de Cabrera e de identificar com pormenor o impacte sobre as colónias destas espécies. Em complemento, deverá ser realizada uma campanha de monitorização no ano zero, fase pré-construção, recorrendo a vários métodos nomeadamente a armadilhagem fotográfica eficaz para detecção de várias espécies de carnívoros e ungulados.11. Recolher e analisar mais informação sobre a ocorrência das espécies de invertebrados constantes da Directiva Habitats e de como seu habitat será afectado. Com base nestes dados, deverão ser equacionadas medidas de minimização que poderão incluir reposição de habitat, instalação de redes específicas se a área afectada for muito próxima do projecto ou considerar adaptações específicas em passagens para estas espécies.12. Avaliar o impacte da construção do viaduto para travessia do rio Tejo sobre a avifauna que percorre este corredor e, em função dos resultados dessa avaliação, equacionar medidas de minimização.13. Aprofundar a análise dos impactes cumulativos na mortalidade, perturbação e fragmentação da área de distribuição das espécies, tendo em consideração o novo projecto e também as infra-estruturas existentes e previstas, incluindo projectos de outra natureza (p.e. o perímetro de rega de Veiros e o Projecto PIN em Portalegre) que, pelo seu grau de afectação não devem ser negligenciados.
<p>Elementos para o desenvolvimento do Projecto de Execução e do RECAPE</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Na concepção dos viadutos deverá ser otimizada a localização dos seus pilares, de modo a afastá-los o mais possível das zonas inundáveis, devendo estes ter uma configuração de secção em função do sentido do escoamento.2. Assegurar as condições físicas para a implementação da monitorização da qualidade das águas de escorrência, nomeadamente caleiras apropriadas para a instalação de medidores de caudais e respectivas plataformas para a instalação de colectores automáticos de amostras.3. Na concepção dos sistemas de drenagem longitudinal, os locais de descarga devem permitir a salvaguarda das zonas sensíveis identificadas (albufeira do Maranhão na Ribeira da Seda e respectiva bacia hidrográfica, Aquífero Monforte-Alter do Chão, Aquífero Estremoz-Cano), e caso estas se venham a verificar



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>nestas zonas deverão ser instalados sistemas de tratamento das águas de escorrência, antes da sua descarga no meio natural.</p> <ol style="list-style-type: none">4. Estudar a necessidade de instalar um sistema de tratamento das águas de escorrência/ ausência de descargas na Ribeira Grande, dadas as concentrações de Sólidos Suspensos Totais (SST) obtidas para esta linha de água na simulação efectuada.5. A descarga das passagens hidráulicas e da drenagem do pavimento deverá ser planeada e executada, de modo a que se reduzam os seus efeitos no escoamento em termos de erosão hídrica.6. Identificação do sentido do fluxo subterrâneo, no sentido de apoiar a definição dos melhores locais de descarga das águas de escorrência com vista à protecção das captações de abastecimento público.7. Desenvolver o projecto de execução, de forma a preservar integralmente a ocorrência patrimonial nº 120 (Muro de Sirga).8. Deve ficar expressamente garantida no RECAPE a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra. No caso de elementos arquitectónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico, georreferenciação e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.9. Na fase da elaboração do Projecto de Execução, quando por razões técnicas do Projecto, não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais do mesmo, a destruição total ou parcial de um Sítio arqueológico deve ser assumida no RECAPE como inevitável e ser preconizadas as medidas de minimização e/ou compensação consideradas adequadas.10. Incluir no Caderno de Encargos da obra todas as medidas de minimização relativas à fase de construção.11. Apresentar a Planta de Condicionantes à localização dos estaleiros e das manchas de empréstimo e depósito. Esta planta deverá incluir os elementos patrimoniais identificados e deverá integrar o Caderno de Encargos da Obra, sendo distribuída a todos os empreiteiros e subempreiteiros.12. Desenvolver o Projecto de Execução, tendo em conta a necessidade de minimização do efeito-barreira e da mortalidade das espécies. Deverão ser considerados os seguintes aspectos:<ul style="list-style-type: none">• <u>Viadutos</u>: a execução destas obras de arte deverá ser feita num período curto e contínuo, que não coincida com épocas mais relevantes para os ciclos biológicos das espécies presentes. As áreas de viaduto devem ser renaturalizadas de forma a aumentar a sua eficácia como zonas de passagem para a fauna. A escolha de qual o tipo de passagem adequado a determinado local e a selecção da localização exacta destas passagens depende de informação prévia sobre habitats e fauna. Deverá ser adoptada uma metodologia que permita determinar estes factores de selecção, incluindo revisão bibliográfica de dados de mortalidade em rodovias da área do projecto, localização de charcos próximos dos traçados, avaliação dos locais mais utilizados pelos mamíferos recorrendo a vários métodos, nomeadamente, armadilhagem fotográfica, prospecção de outros grupos. De acordo com as conclusões dessa informação deverá determinar-se qual o tipo de passagem mais adequada em cada local;• <u>Adaptação de passagens agrícolas</u>: nomeadamente através da manutenção de um solo naturalizado, de preferência em terra batida, de forma a incentivar a entrada dos animais na passagem. Para animais mais sensíveis à presença humana, de gado ou de predadores, pode ser muito efectiva a colocação de uma faixa de pedras e troncos cortados (podem ser resíduos provenientes das acções de desmatagem da própria obra) formando uma linha baixa e estreita, ao longo de um dos lados da passagem, em todo o seu comprimento, que permita formar um corredor de abrigo àquelas espécies que poderiam evitar a passagem para não se
--	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

exporem excessivamente.

- Passagens inferiores: manter as bermas laterais à via a ser restabelecida pouco artificializadas, de preferência em terra batida.
- Passagens superiores: estas obras de arte devem estar preferencialmente às cotas do terreno circundante, estando a nova via a um nível inferior. Deverão também ser colocadas bandas laterais opacas que reduzam o ruído e o contacto visual.
- Passagens hidráulicas adaptadas: estas estruturas deverão encontrar-se ao nível do solo, não devendo ser utilizada chapa metálica enrugada pois dificulta a sua utilização pela fauna. As secções quadradas são recomendadas relativamente às circulares, pois permitem uma melhor passagem de fauna. A dimensão adoptada deve estar adaptada às espécies presentes e prever que mesmo nas épocas de maior caudal, parte da passagem se mantenha seca, de forma a permitir a passagem de fauna.
- Distância adequada entre passagens e localizações preferenciais: a frequência das passagens em determinados troços deve ser estabelecida para que em conjunto com outras medidas complementares de mitigação (ex. vedação) restabeleçam a permeabilidade da paisagem facilitando a movimentação da fauna selvagem e aumentando ou assegurando a segurança rodoviária reduzindo as colisões entre fauna e veículos. Em alguns troços de habitat mais favorável as passagens precisarão de ter um espaçamento entre si não superior a 1,5 km.
- Vegetação de encaminhamento: deverá ser feito o reforço de vegetação, utilizando as espécies características dos biótopos presentes em redor da passagem. As espécies preferenciais devem ser arbustivas autóctones, características dos bosques mediterrânicos potenciais, de acordo com a área de inserção do traçado adoptado. Tal deverá constar no Projecto de Integração Paisagística. Estas linhas arbustivas devem ser colocadas em redor das entradas da passagem de forma a encaminharem os animais para o seu interior, mas sem as obstruir. As espécies devem ser plantadas já com porte arbustivo, para facilitar a identificação das passagens desde uma fase inicial da exploração da via.
- Passagens específicas para fauna (incluindo anfíbios): os requisitos de configuração das passagens a construir incluem determinar dimensões, materiais, superfície, iluminação, ruído, uso humano e condicionamentos em termos de engenharia. Estes requisitos dependerão sobretudo das espécies alvo em cada zona.

O dimensionamento das passagens deverá assim ter em conta os critérios apresentados no quadro 1.

Em troços de habitat e topografia com presença de várias espécies que o justifiquem, (p.e. área potencial de lince, presença de ungulados, ocorrência gato-bravo, morcegos, invertebrados) deverá ser considerado o estabelecimento de passagens superiores, multiespecíficas, adaptando o restabelecimento de passagens ou construindo passagem específica com restauração de habitat. O estabelecimento das suas características deverá ter em conta as recomendações bibliográficas nomeadamente no que diz respeito às vantagens de larguras iguais ou superiores a 18m, revegetação eficaz com árvores arbustos e eventuais pontos de água que aumentem eficácia da sua utilização por parte de toda a fauna. As passagens e outras estruturas associadas deverão ter uma manutenção garantida durante a vida do projecto.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Quadro 1 – Características de passagens inferiores de acordo com espécies ou grupos
(adaptada do manual de Infra-estruturas lineares, ICNB, 2008)

Grupo faunístico / Espécies	Características da passagem	Dimensões mínimas	Frequência (distância entre passagens)	Localização preferencial
Todos vertebrados#	A zona destinada à passagem dos animais deverá ser coberta com terra. As zonas de entrada e saída devem ser aplanadas, devendo a vedação e a vegetação encaminhar a fauna para a passagem. Na proximidade da passagem a actividade cinegética pode ser condicionada para além dos 100m previstos na legislação. No caso das passagens hidráulicas, há que assegurar que haja um passadiço seco, pelo menos de um dos lados, de forma a permitir a passagem mesmo quando se acumula água. Requer manutenção e limpeza da passagem	A relação das dimensões largura (L) x altura (A)/ comprimento (C) (índice de abertura I.A) deve garantir boa visibilidade de uma extremidade a outra da passagem. As dimensões devem ser suficientes para que a estrutura não fique bloqueada com vegetação.	Em função das espécies presentes, do nível de utilização que as mesmas fazem da área, quando conhecido, e das características do habitat da área envolvente. Exemplos: Recomendações bibliográficas indicam espaçamentos em determinados troços de 1,6 a 1,9 km	Locais identificados como zonas de passagem de animais, e/ou trilhos utilizados por estas espécies, zonas de habitats favoráveis, corredores ecológicos identificados, pontos negros conhecidos. Estes locais deverão ser identificados a priori por trabalho de campo.
Javali		Dimensões mínimas: 7m (L) x 3,5m (A) Quando comprimento > 49m aplica-se o I.A. (LxA/C) > 0,5	Dependendo da população local, características do habitat e pontos de acidentes conhecidos	Tudo o atrás referido para o caso geral. Em toda área de ocorrência de ungulados com o medida preventiva de acidentes.
Veado		Dimensões mínimas: 12 m (L) x 4 m (A) Quando comprimento > 48m aplica-se o I.A. (LxA/C) > 1	Dependendo da importância da área desde 3-15km (ou mesmo não necessário).	
Carnívoros de pequeno porte	Preferencialmente deverão ser rectangulares em detrimento das circulares. Presença de vegetação na entrada da passagem e menor perturbação (e utilização) humana*	1,2-2m de largura	De 1 em 1km nas zonas de grande importância e de 3 em 3km nas zonas pouco importantes	Linhas de água. Locais com habitat favorável (vegetação mais densa) Pontos negros conhecidos.
Gato-bravo	A maioria das referências bibliográficas indicam que 2,5m de diâmetro para bons resultados em termos de uso da fauna; tamanhos inferiores poderão ser usados por carnívoros menos exigentes desde que o fim da passagem seja visível.	2x2m		Além das anteriores ou em alternativa, análise de habitat preferencial.
Lince		3x6m		Áreas de ocorrência histórica e habitat potencial elevado.
Morcegos	Túneis de cimento entre 1,5m e 4m (há relatos de sucesso na Europa com estruturas mais largas (***)). Se as rodovias atravessarem cursos de água, estes também poderão ser utilizados com as passagens inferiores (as passagens devem ter 3 ou 4m de largura, e deverá ser deixada um a altura mínima de 1,5m acima do nível da água). Nas passagens de grandes dimensões as juntas de união deverão ser abertas, de modo a facilitar a ocupação destes locais por morcegos fissurícolas.	Um diâmetro de 3m permite um acesso adequado aos morcegos e é uma dimensão suficiente para não se tornar um sítio onde predadores possam fazer esperas aos morcegos.	A determinar por análise do habitat	Zonas mais utilizadas de passagem e migração. Áreas de alimentação identificadas. Zonas perto de abrigos. Pontos negros conhecidos
Anfíbios	Tubos abertos nas bermas que recolhem os animais que aí caem e os encaminham um a passagem com posta por dois tubos, um para cada direcção de movimento (ver Rosell, 2001)	40cm de diâmetro		Maior ponto de mortalidade conhecida. Junto a zonas húmidas. Charcos. Pontos negros conhecidos

- **Vedações:** a tipologia da vedação e a sua dimensão deverão ser equacionadas em diferentes troços de forma a impedir a passagem dos vários animais alvo de acordo com a sua presença naquela zona. A colocação das vedações junto às passagens deverá ser implementada de modo a que possam conduzir a fauna para as passagens. Deverá também considerar-se a instalação de escapatórias ou rampas de escape que permitem a saída dos animais da via se ocasionalmente for transposta a vedação. O projecto de execução deverá indicar os locais de implementação e sua frequência. A vedação e estruturas de minimização associadas deverão ter uma manutenção garantida durante a vida do projecto.
- **Barreiras elevatórias de voo e reposição da vegetação natural:** a instalação



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>de cortinas de vegetação, barreiras elevatórias de voo ou outras medidas de prevenção de mortalidade de fauna voadora deverá ser estudada para determinados troços. As barreiras acústicas transparentes poderão ter que ser adaptadas de forma a evitar a colisão com a avifauna por exemplo cobrindo as barreiras com riscas verticais de cor clara para serem mais facilmente visíveis ao crepúsculo e ao amanhecer.</p> <p>13. O Projecto de Execução deverá considerar medidas relativas aos seguintes grupos:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Anfíbios e répteis</u>: possibilidade de instalação de passagens específicas na proximidade de zonas húmidas, nos locais mais sensíveis, após prospecção;• <u>Lince/Gato Bravo</u>: nas zonas de ocorrência histórica e de ocorrência efectiva é primordial considerar passagens superiores que deverão também ter em conta a presença de ungulados, passando a funcionar como passagem multiespecífica;• <u>Rato de Cabrera</u>: atender à necessidade de gestão do habitat ou gestão das futuras bermas, de translocação do habitat, de protecção das colónias, de criar passagens em determinados troços com frequência elevada (dada a mobilidade espécie) e de instalar vedação com malha adequada em determinados troços da via, se verificada mortalidade;• <u>Morcegos</u>: dado que o abrigo da gruta dos Algarves dista 600 m do traçado, deverão ser adoptadas as seguintes medidas:<ul style="list-style-type: none">- Criação de cortinas de vegetação;- Restrição da iluminação, com lâmpadas mais apropriadas;- Instalação de arvoredos junto ao traçado e nos viadutos e barreiras elevatórias;- Calendário da obra adequado ao ciclo biológico (ver acima);• <u>Avifauna</u>: considerar a instalação e/ou transplante de arvoredos autóctones para junto do traçado em troços com presença de avifauna estepária. Caso sejam identificados ninhos na proximidade dos traçados, poderá ser necessárias restrições temporais à obra. <p>14. Desenvolvimento e adopção de um Plano de Integração Paisagística (PIP) que preveja apenas a utilização de espécies da flora local, e que contemple a recuperação paisagística de todas as áreas intervencionadas, incluindo áreas sob os viadutos, áreas de depósito e empréstimo e estaleiros. O PIP deverá ser adaptado ao Projecto de Execução e contemplar, além do enquadramento do projecto, todas as áreas afectadas pelos trabalhos de construção e movimentação de maquinaria (de que são exemplo os caminhos de acesso, os depósitos de materiais e inertes e vazadouros e os parques de maquinaria, incluindo áreas de estaleiro).</p> <p>15. No caso de se virem a identificar habitats prioritários e espécies da flora consideradas RELAPE, deverão considerar-se as medidas de translocação ou gestão de habitat em áreas adjacentes.</p> <p>16. Rever as medidas gerais de minimização propostas, no âmbito do factor Ambiente Sonoro, para a fase de construção, de modo a adaptá-las ao traçado seleccionado e ao tipo de projecto/obra em concreto. Essas medidas deverão constar no Caderno de Encargos.</p> <p>17. Apresentar, à escala do Projecto de Execução, e no âmbito do factor Ambiente Sonoro, um estudo que avalie detalhadamente os impactes e as respectivas medidas de minimização a implementar nos receptores afectados (existentes e previstos), podendo ser necessário realizar uma caracterização da situação actual mais detalhada, a fim de permitir a avaliação rigorosa de impactes.</p> <p>Nesse estudo, as medidas de minimização a preconizar para a fase de exploração deverão ter em conta os seguintes aspectos:</p>
--	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Os valores limite aplicáveis, tendo em conta a classificação de zonas mistas e sensíveis que os municípios entretanto venham a adoptar ou a ausência de classificação;
- As medidas de minimização devem privilegiar a actuação na fonte de ruído e, só depois, actuar no caminho de propagação do ruído;
- Depois de esgotadas todas as medidas na fonte, caso sejam necessárias medidas no caminho de propagação do ruído, devem ser privilegiadas as barreiras acústicas naturais (modelação de taludes) sempre que exista espaço disponível, de modo a constituírem um elemento menos intrusivo do ponto de vista paisagístico e a terem melhor aceitação por parte das populações;
- A eficácia das medidas de minimização deverá ser avaliada para todos os pisos de interesse dos edifícios, tendo em conta os níveis sonoros resultantes.

Deverão ser preconizadas medidas de minimização para todos os receptores onde ocorram acréscimos superiores a 12 dB(A), face à situação actual, para além das medidas necessárias ao cumprimento dos valores limite aplicáveis.

18. Rever e detalhar o programa de monitorização do ambiente sonoro apresentado em sede de EIA tendo em conta a selecção de alternativas e o ajustamento do traçado, bem como os aspectos indicados no ponto E. Este programa deverá ser submetido à apreciação da APA.
19. Apresentar, em sede de projecto de execução e respectivo RECAPE, a avaliação da magnitude e extensão dos impactes na qualidade do ar, para o início da exploração e para o ano horizonte do projecto, no que se refere à estimativa das concentrações de CO, NO₂, e PM₁₀. Para tal, deverá ser utilizado um modelo de dispersão que permita estimar as concentrações médias de poluentes com base no volume de tráfego previsto, taxas de emissão, condições meteorológicas e topografia local, para o corredor a desenvolver em projecto de execução. Com base nos resultados obtidos, deverão ser definidas medidas de minimização eventualmente necessárias.
20. Desenvolver e apresentar um Plano de Gestão Ambiental de Empreitada, de acordo com o previsto na medida 6 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente;
21. Apresentar um levantamento actualizado das áreas de montado de sobre e de azinho afectadas pelo projecto de execução, e o respectivo parecer da AFN para o projecto em fase de projecto de execução.
22. Desenvolver um Plano de Acessibilidades, tendo em conta a necessidade de:
 - 22.1. Um plano de circulação para os veículos afectos à obra, o qual minimize a interferência com áreas urbanas, de lazer e de culto das populações. Para tal deverão ser consultadas as Autarquias e outras entidades competentes;
 - 22.2. Um plano de desvios de trânsito e de percursos alternativos para a circulação rodoviária e pedonal, que garanta a menor perturbação possível em termos de mobilidade da população. Para tal deverão ser consultadas as Autarquias e outras entidades competentes.
23. No âmbito da condicionante 4.1 da presente DIA, apresentar um estudo de uma solução que garanta o acesso na Solução 2 do IP2, no sentido norte/sul, ao Instituto de Mobilidade e Transporte de Portalegre.
24. Desenvolvimento de medidas de minimização para o factor ambiente sonoro para os projectos do PU do Espaço para grandes Equipamentos, PP da Abrunheira e "Slow Motion – À Descoberta do Território ao Ritmo dos Sentidos".
25. Analisar exequibilidade de um conjunto de medidas para minimização dos impactes do projecto sobre as Herdades da Crucieira, do Andinho e do Couto da



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>Fonte da Pedra, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Colocação de uma vedação para conter os animais, antes do início das obras do IP2 e substituição da vedação por uma nova, após a conclusão das obras do IP2;- Criação de mais passagens agrícolas.
--	--

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de minimização e de compensação:

Fase de Preparação Prévia à Execução das Obras

1. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1 a 6.
2. Transplante de todas as espécies vegetais autóctones/com interesse ecológico existentes no local, que sejam afectadas pela implantação do projecto e que apresentem boas condições fitossanitárias, para local provisório para posterior utilização na execução da recuperação das áreas intervencionadas.
3. Proceder ao levantamento fotográfico, gráfico, à georreferenciação e à elaboração de memória descritiva dos seguintes elementos: N°3 (Montinho 3); N°143 (Maroteira 2); N°191 (Jáfogo); N° 203 (Lagar Velho); N° 204 (Lagar Velho).

Fase de Execução da Obra

4. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 7 a 11, 14 a 43, 45 a 49.
5. A fase de obra deverá concentrar-se no semestre seco.
6. Deverão fasear-se os períodos de construção de forma a minimizar, para cada bacia hidrográfica, o total de área em construção e sujeito a erosão.
7. Proceder o mais rapidamente possível à revegetação das áreas afecta à obra e dos taludes, assim como à pavimentação.
8. Nas passagens hidráulicas provisórias deve proceder-se ao enrocamento provisório dos taludes, de forma a impedir o arrastamento de terras dos taludes.
9. A circulação de maquinaria deverá ser condicionada nas margens e leitos de cheia.
10. Os trabalhos nas imediações das linhas de água, e em particular a construção das respectivas passagens hidráulicas, devem ter lugar durante o período seco do ano, devendo ainda ser assegurado que o escoamento natural se mantém inalterado. Todas as acções com interferência nos leitos devem ter em atenção a protecção dos mesmos, bem como das respectivas margens.
11. Não efectuar despejos de qualquer natureza, nas zonas adjacentes à via e em particular, para as linhas de água, caso aconteça deve proceder-se à sua limpeza imediata.
12. Caso seja necessário, dever-se-á proceder à escarificação dos terrenos das áreas mais compactadas.
13. Proceder ao revestimento vegetal de todos os espaços que tenham sido afectados pelos trabalhos de construção e que se encontrem abandonados definitivamente.
14. A desmatação deverá ser reduzida ao mínimo estritamente necessário à construção da obra.
15. Sempre que ocorra a intersecção das linhas de água, estas devem ser restabelecidas na totalidade o mais rapidamente possível, com secções adequadas que permitam a drenagem hídrica.
16. Proporcionar a manutenção de boas condições de drenagem nos aterros e escavações.
17. Durante o período de duração das obras, deverá ser interdita e limitada, para os locais onde existem na imediata envolvente do traçado captações, a instalação de estaleiros ou outro tipo de infra-estruturas de apoio à obra e circulação de maquinaria afecta. Esta medida deverá ser controlada pela fiscalização da obra.
18. Devem ser adoptadas medidas que evitem a concentração de resíduos sólidos e líquidos sobre a superfície do terreno.
19. Em caso de acidente, com uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, deverão ser imediatamente avisadas as entidades responsáveis.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

20. Os locais de estacionamento das máquinas e viaturas devem ser pavimentados e dotados de sistemas de drenagem de águas pluviais.
21. Prospeção arqueológica sistemática, após desmatção, das áreas de incidência de reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, bem como das áreas de depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas.
22. Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatções, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatção. 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.
23. Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os achados móveis efectuados no decurso destes trabalhos deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.
24. Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o Dono da Obra 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 serem afectadas têm que ser integralmente escavadas.
25. As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem ser, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação.
26. Sinalização e vedação permanente de todas as ocorrências patrimoniais que se situem a menos de 100m da frente de obra e nos acessos, condicionando a passagem de maquinaria e pessoal afecto à obra, prevenindo assim a sua destruição, nomeadamente: Nº54 (Nossa Senhora da Cabeça); Nº 109 (Monte de Niza); Nº 111 (Sardos); Nº121 (Pedregoso 1); Nº 123 (Pedregoso 3); Nº 124 (Pedregoso 4); Nº 126 (Cemitério-Amieira 1); Nº 128 (Senhora da Flor); Nº 142 (Monte Novo do Pereira); Nº 143 (Maroteira 2); Nº 145 (Quinta da Misericórdia); Nº146 (Courelas de Santiago); Nº148 (Camareira); Nº 156 (Sobral); Nº 198 (Coito dos Algarves).
27. Sinalização e salvaguarda com recurso a painéis das ocorrências patrimoniais Nº1 (Montinho 1); Nº72 (Monte da Pedreira), Nº113 (Monte dos Sete de Baixo); Nº201 (Herdade das Veladas 1), Nº202 (Herdade das Veladas 2), Nº227 (Piorneiro). Em redor dos elementos patrimoniais referidos deve ser estabelecida uma área de protecção de 50m, a partir dos seus limites exteriores, na qual não se poderá efectuar qualquer mobilização de solo.
28. Deverá proceder-se ao levantamento fotográfico, gráfico, a georreferenciação e trasladação das seguintes ocorrências patrimoniais: Nº 127 (Cemitério-Amieira 2); Nº 147 (Quinta do Inácio Caldeira).
29. Os trabalhos de movimentações de terras deverão ser reduzidos, principalmente durante os períodos de maior pluviosidade, de modo a minimizar os fenómenos de erosão hídrica.
30. Reposição dos solos, ou seja revestimento com a terra vegetal decapada, nas zonas intervencionadas, logo após o terminar dos movimentos de terras, em particular nos taludes de escavação e aterro.
31. Impermeabilização do solo onde se prevê o manuseamento de materiais poluentes e geração de águas contaminadas. Estas áreas devem ter uma drenagem própria para uma fossa estanque, para tratamento posterior. Deve ser evitado o mais possível a transferência de solos de uns locais para outros.
32. Os locais de depósito devem ser alvo de um estudo ambiental e projecto de integração paisagista específicos, que se adequem em termos de modelação final ao relevo, preservando as condições de drenagem na envolvente e a flora climática.
33. As várias frentes de obra a executar devem ter sempre em consideração a proximidade a habitações, a existência de zonas agrícolas sensíveis (culturas de vinha) e a minimização da afectação das áreas de RAN e/ou de REN se eventualmente estiverem a ser afectadas.
34. Sempre que possível, deverá ser utilizado betão e betão betuminoso pronto na realização das obras de construção, procurando evitar a instalação destas centrais, minimizando assim os impactes relacionados com a emissão de partículas e poluentes gasosos a partir destes locais;
35. Elaboração de um programa de faseamento da obra, de modo a minimizar o tempo de exposição de superfícies com o objectivo de evitar a erosão eólica.
36. A afectação de serviços básicos, como o fornecimento de electricidade, água e gás, assim como a realização de determinadas actividades de obra geradoras de grande desconforto (p.e. a utilização de explosivos) deverão



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ser comunicadas à população com a antecedência e o detalhe de informação que permita aos utentes gerir a situação de incomodidade no seu quotidiano (período e duração da afectação, etc.).

Fase Final de Execução da Obra

37. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 50 a 55.

Fase de Exploração

38. Como medida compensatória, deverá ser feita a valorização, em moldes a propor pela equipa de arqueologia ao IGESPAR, das ocorrências Nº 201 (Herdade das Veladas 1) e Nº 202 (Herdade das Veladas 2), duas antas cujo enquadramento vai ser totalmente alterado pela obra.
39. A monitorização, manutenção e acompanhamento do funcionamento das medidas de minimização deverá ser realizada de forma integrada entre o Dono de Obra e as Associações de Agricultores / Regantes adstritas ao aproveitamento hidroagrícola e outras áreas agrícolas.
40. Observação e verificação das estruturas de controlo contra a erosão, de correcção torrencial e dos órgãos de dissipação de energia, de forma a garantir as suas boas condições de funcionalidade.
41. Deve ainda ser observado a manutenção em boas condições dos revestimentos vegetais que forem executados como forma de protecção contra a erosão, nomeadamente nas espaldas dos taludes de aterro.
42. Deve ser planeado e assegurado um programa de vistoria, manutenção e limpeza periódica (no mínimo uma vez por ano) dos órgãos de drenagem transversal e longitudinal do projecto.
43. Verificar a implementação e a eficácia das medidas preconizadas no projecto de execução para as áreas sensíveis ao projecto.
44. Reduzir o mínimo necessário a aplicação de pesticidas, fitofármacos e fertilizantes nos taludes e nas áreas integrantes paisagisticamente.
45. No sentido da prevenção de acidentes na via com veículos que transportem matérias perigosas, nomeadamente uma descarga accidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, deverá ser promovida com as Entidades Regionais competentes a elaboração de um Plano de Emergência adequado.
46. Vistoria do estado dos taludes ao longo de todo o traçado, abrangendo nós e acessos, no sentido de identificar situações de erosão, que necessitem de medidas de remediação, nomeadamente através de estabilização do solo, reabilitação do coberto vegetal, ou outras.

Programas de Monitorização

1. Recursos Hídricos Subterrâneos

❖ Locais de Amostragem

- Captação para abastecimento público ao km 0+660 da Solução 1, no Nó com a EN 359 no limite do talude
- Captação particular ao km 25+285 da Solução 1, 30 m a Norte
- Captação particular ao km 103+060 da Solução 1, 22 m a Este e Oeste
- Captação particular ao km 103+190, 2 captações a 25 m Este
- Instalação de piezómetros para monitorização do sistema aquífero Alter-do-Chão-Monforte aos km 72+000 e ao km 75+200 da Solução 2
- Instalação de piezómetros para monitorização do sistema aquífero Estremoz-Cano-Monforte) ao km 97+500 e outro ao km 103+500 da Solução 2

Antes de se proceder à monitorização, devem ser identificados os usos de água em cada ponto de monitorização e devem igualmente ser apresentadas a característica dos pontos de águas.

❖ Parâmetros

- PH
- Condutividade eléctrica
- Temperatura e nível hidrostático



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Hidrocarbonetos totais
- Óleos e gorduras
- Cádmio
- Cobre
- Crómio
- Zinco
- Chumbo

❖ Métodos Analíticos

As técnicas de conservação das amostras, bem como os métodos analíticos para a realização das análises são estabelecidos de acordo com o estipulado no Decreto-Lei 236/98, de 1 de Agosto. Preferencialmente, devem ser considerados Laboratórios acreditados para os parâmetros incluídos no programa.

❖ Critérios para a avaliação de resultados

O critério de avaliação dos resultados obtidos nas campanhas de monitorização será os limites de concentração para os vários poluentes legislados segundo o Decreto-Lei 236/98, de 1 de Agosto.

2. Recursos Hídricos Superficiais

2.1. Fase de Construção

O programa de monitorização para esta fase deve ser revisto em fase de projecto de execução indicando ao longo do período de construção os parâmetros a amostrar, os quais durante a fase de pavimentação devem também incluir os hidrocarbonetos.

❖ Locais de amostragem

A definir de acordo com o Desenho n.º 21 do EIA - IP2 - IP6 (A23) /Portalegre/IP7(A6)

❖ Periodicidade

Amostragem semestral (no final do período chuvoso e no final do Verão, antes das primeiras chuvadas), antes do início dos trabalhos, no início das movimentações das terras, no final das mesmas, e durante a fase de pavimentação.

2.2. Fase de exploração

O Programa de Monitorização durante esta fase deve ser revisto tendo em conta a seguinte publicação: Leitão, T. E.; A.T. Barbosa; M.J. Henriques; Ikävalko, V-M e J. Menezes (2006). Avaliação e gestão ambiental das águas de escorrência de Estradas. Relatório Final. Nº 9. Instituto da Água. 197 pp., no sentido, nomeadamente de automatizar, na medida do possível, o programa.

❖ Locais de amostragem

Solução	Quilometragem e Pontos de Monitorização	Linha de Água
Solução 1	PM 1.1 (18+500) Montante, Jusante e escorrências	Ribeira do Sôr
Solução 2	PM 2.1 (33+900) Sistema de tratamento ou desvio das águas de escorrência Montante, jusante do sistema de tratamento, escorrência	-
Solução 2	PM 2.2 (39+950) Sistema de tratamento ou desvio das águas de escorrência Montante, jusante do sistema de tratamento, escorrência	Ribeira da Espanadeira
Solução 2	PM 2.3 (47+500) Sistema de tratamento ou desvio das águas de escorrência Montante, jusante do sistema de tratamento, escorrência	Ribeira da Almojanda
Solução 2	PM 2.4 (51+800) Sistema de tratamento ou desvio das águas de escorrência Montante, jusante do sistema de tratamento, escorrência	Ribeira da Lixosa
Solução 2	PM 2.5 (58+200) Sistema de tratamento ou desvio das águas de escorrência Montante, jusante do sistema de tratamento, escorrência	Ribeira da Seda



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Solução 2	PM 2.6 (73+100) Sistema de tratamento ou desvio das águas de escorrência Montante, jusante do sistema de tratamento, escorrência	Ribeira Grande
Solução 2	PM 2.7 (86+400) Sistema de tratamento ou desvio das águas de escorrência Montante, jusante do sistema de tratamento, escorrência	Ribeira das Vinhas

❖ Parâmetros

- PH
- Dureza
- Temperatura
- Condutividade eléctrica
- Oxigénio Dissolvido
- SST
- Hidrocarbonetos Totais
- Óleos e gorduras
- Cádmiio
- Crómio
- Zinco
- Cobre
- Chumbo
- Caudal
- Registo da precipitação *in situ* ou na sua impossibilidade recorrer a estações climatológicas adequadas ao local de amostragem

❖ Periodicidade

No que respeita à periodicidade das amostras, devem ser realizadas colheitas de 6 eventos de precipitação, em que em cada evento serão recolhidas 5 amostras diferenciadas por intervalos de meia hora. Preferencialmente devem ser duas amostragens após a ocorrência das primeiras chuvas, no final do Verão/início do Outono.

❖ Métodos Analíticos

As técnicas de conservação das amostras, bem como os métodos analíticos para a realização das análises são estabelecidos de acordo com o estipulado no Decreto-Lei 236/98 de 1 de Agosto. Preferencialmente devem ser considerados Laboratórios acreditados para os parâmetros incluídos no programa.

❖ Critérios para a avaliação de resultados

O critério de avaliação dos resultados obtidos nas campanhas de monitorização será os limites de concentração para os vários poluentes legislados segundo o Decreto-Lei 236/98 de 1 de Agosto.

3. Património

Monitorização a realizar durante a fase de obra e após conclusão da mesma, das ocorrências patrimoniais N° 105 (Capela do Calvário), N° 106 (Igreja de São João Baptista); N° 107 (Igreja Nossa Senhora da Conceição); N° 201 (Herdade das Veladas 1) e N° 202 (Herdade das Veladas 2).

Proceder à monitorização estrutural dos edifícios, antes e depois da obra, de modo a verificar se não houve afectação, nos casos das ocorrências N° 105, 106 e 107. No caso das ocorrências 201 e 202, deverá proceder-se à limpeza, por arqueólogos, dos monumentos, verificar o seu estado de conservação antes, durante e depois da obra.

4. Ecologia

Deverá ser desenvolvido um plano de monitorização da ecologia e submetido à apreciação do ICNB.

A monitorização não deverá ter uma duração inferior a 5 anos, podendo justificar-se um período mais longo de monitorização aferindo efeitos a médio/longo prazo da infra-estrutura.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Deverá existir uma monitorização no ano zero, antes da construção, recorrendo às mesmas metodologias a aplicar na monitorização subsequente. Esta monitorização prévia à fase de obra é necessária para completar a caracterização da situação de referência.

A monitorização, em geral, deverá incidir sobre as espécies e impactos causados nomeadamente a mortalidade e o efeito de barreira, e também sobre a eficácia das medidas de minimização e compensação aplicadas. Deverá também contemplar monitorizações específicas para determinados grupos nomeadamente rato-de-cabrera, gato-bravo e outros carnívoros, invertebrados e avifauna.

A monitorização da avifauna deverá ter em conta em particular o corredor do rio Tejo de forma a avaliar o impacto que tem a construção do viaduto, os trabalhos efectuados anteriormente nas aves estepárias nomeadamente no sisão.

Uma vez que é essencial considerar os efeitos do tráfego rodoviário nas aves, principalmente a potencialmente mais afectada, como é o caso do sisão, considera-se prioritário, neste âmbito:

- Determinar a relação entre a densidade e a distribuição destas populações e os níveis de ruído, bem como outros factores que possam ser relevantes na densidade das aves (taxas de atropelamento, visibilidade dos veículos, e a própria densidade populacional);
- Determinar as distâncias a que se exercem os efeitos de perturbação para as espécies potencialmente mais ameaçadas por este tipo de perturbação;
- Determinar os níveis de ruído do tráfego rodoviário até distâncias superiores a 3500m e sua variação em função de factores como a topografia do terreno, a intensidade e velocidade do tráfego, o perfil da estrada, a existência e tipo de barreiras acústicas implementadas ao longo da estrada, etc.
- Conhecer as intensidades e bandas de frequências dos chamamentos dos machos das espécies em causa e determinar a existência de variações ou perturbações nos seus chamamentos relacionados com o ruído do tráfego rodoviário;
- Determinar as circunstâncias em que a implementação de medidas minimizadoras como barreiras acústicas seria eficaz e no caso de estas serem implementadas monitorizar as populações avifaunísticas e determinar o grau de eficácia das referidas medidas.

Para os aspectos apontados, estão indicadas metodologias específicas no Manual de Apoio à Análise de Projectos Relativos à Implementação de Infra-estruturas Lineares, ICNB (2008).

5. Ambiente Sonoro

O programa de monitorização do ambiente sonoro deverá ter em conta os seguintes aspectos:

5.1. Fase de Construção

- Devem ser monitorizados dias críticos, tendo em conta as actividades ruidosas calendarizadas para esses dias e sua proximidade aos receptores sensíveis;
- Os locais a monitorizar devem contemplar os receptores sensíveis mais próximos da frente de obra e estaleiros, bem como os receptores que se situem nos percursos de circulação de veículos pesados para acesso às frentes de obra e estaleiros;
- Para efeitos da verificação dos valores limite, o indicador L_{Aeq} reporta-se a um dia para o período de referência em causa;
- Nos casos em que sejam detectadas não conformidades com o RGR, devem ser despoletadas imediatamente medidas de minimização tendo em conta que, normalmente, a magnitude dos impactes é elevada. Nesses casos, é necessário efectuar nova avaliação após a concretização dessas medidas, de forma a demonstrar que foi reposta a conformidade legal.

5.2. Fase de Exploração

- A monitorização deve contemplar os receptores sensíveis que representem as situações de maior exposição ao ruído e aqueles que sejam alvo de medidas de minimização, bem como os receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais;
- Em cada um dos locais a monitorizar, devem ser realizadas medições acústicas nos 3 períodos de referência (diurno, entardecer e nocturno), de modo a determinar os indicadores L_{den} e L_n ;
- As medições acústicas devem ser realizadas de acordo com a norma NP 1730 (1996), complementada pela Circular Clientes n.º 02/2007 - "Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007" (IPAC, 2007) e acompanhadas por contagens de tráfego;



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- A 1ª campanha de monitorização deve ser efectuada no 1º ano de exploração. Após essa campanha, e na ausência de reclamações e/ou alterações significativas a nível do volume de tráfego, a monitorização deverá ter uma periodicidade quinquenal;
- Os resultados da monitorização devem permitir confirmar as previsões do estudo, verificar o cumprimento dos valores limite e/ou da Regra das Boas Práticas (RBP) nos receptores sensíveis, avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas e, ainda, verificar a necessidade de medidas complementares;
- Nos casos em que ocorra incumprimento dos valores limite e/ou da RBP, devem ser implementadas medidas de minimização adicionais ou redimensionadas as medidas existentes, sendo nesses casos necessário efectuar nova avaliação após a concretização dessas medidas, de forma a demonstrar que as situações de incumprimento foram sanadas;
- Em situação de reclamação, devem ser efectuadas medições acústicas no local em causa, o qual deve passar a constar no conjunto de pontos a monitorizar.

Validade da DIA:

2 de Outubro de 2011

**Entidade de verificação da
DIA:**

Autoridade de AIA

Assinatura:

O Secretário de Estado do Ambiente

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

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

	<p>Resumo do Procedimento de AIA</p> <ul style="list-style-type: none">• Análise da conformidade do EIA, de acordo com as disposições do artigo 12º do DL n.º 69/2000 de 3 de Maio (alterado e republicado pelo DL n.º 197/2005 de 8 de Novembro) e da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, tendo sido solicitados elementos adicionais a 04/03/2009;• Apreciação dos elementos solicitados, tendo-se considerado que a informação contida no Aditamento dava resposta, na generalidade, às questões formuladas, sendo assim emitida a Declaração da Conformidade do EIA a 21/04/2009;• Solicitação de elementos adicionais para efeitos de avaliação dos factores Ecologia e Paisagem, ao abrigo do n.º 6 do artigo 13º do DL n.º 69/2000 de 3 de Maio, alterado e republicado pelo DL n.º 197/2005 de 8 de Novembro;• Análise dos novos elementos de resposta recebidos a 23/05/2009;• Solicitação de pareceres externos específicos a entidades externas com competência no âmbito do projecto em avaliação, nomeadamente:<ul style="list-style-type: none">– Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP)– Águas do Centro– Águas do Centro Alentejo– Águas do Norte Alentejano– Autoridade Florestal Nacional (AFN)– Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM)– Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC)– Comissão Vitivinícola Regional Alentejana (CVRA)– Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)– Direcção Regional da Economia do Alentejo (DRE – Alentejo)– Direcção Regional da Economia do Centro (DRE – Centro)– EDP – Energias de Portugal– Instituto de Meteorologia (IM)– Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)– Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação (INETI)– Instituto da Vinha e do Vinho (IVV)– Rede Eléctrica Nacional (REN)– REN Gasodutos– Turismo de Portugal
<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<ul style="list-style-type: none">• Realização da Consulta Pública, que decorreu durante 35 dias úteis, desde 19/05 a 08/07/2009, e análise dos seus resultados;• Realização de uma visita à área de desenvolvimento do traçado, efectuada nos dias 23 e 24/05/2009, onde estiveram presentes os membros da Comissão de Avaliação acompanhados por representantes da empresa proponente, do projectista e da equipa responsável pelo EIA;• Elaboração do Parecer Técnico Final.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Elaboração da proposta de DIA e envio para a tutela.
- Realização de Audiência Prévia dos interessados, nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo, entre 9.09.2009 e 23.09.2009, tendo sido recebidas neste Gabinete as alegações do proponente contestando a proposta de DIA a 23.09.2009.
- Apreciação das alegações pela Autoridade de AIA e envio para a tutela dos resultados da referida apreciação a 1.10.2009, através do Ofício n.º 9922, anexando a Informação n.º 186/09/GAIA, de 30.09.2009.
- Emissão da DIA.

Síntese dos Pareceres das Entidades Consultadas

A ANA refere no seu parecer que as condicionantes aeronáuticas civis, nomeadamente as referentes aos futuros aeródromos e heliporto de Portalegre, foram consideradas no EIA.

A AICEP informa que, além dos projectos PIN (Projectos de Interesse Nacional) apontados no EIA, na área de estudo está ainda a ser acompanhado pela CAA – PIN o projecto “Unidade Industrial de Produção de Papel Tissue”, localizada no Concelho e Freguesia de Vila Velha de Ródão.

Após análise dos elementos cartográficos enviados pela AICEP para localização da referida unidade industrial, verifica-se que não existe qualquer interferência do projecto em avaliação com a mesma.

As Águas do Centro Alentejo e do Norte Alentejano remeteram plantas com as eventuais interferências das várias soluções em estudo com as infra-estruturas da sua competência.

A AFN realça que ambas as soluções e as várias alternativas afectam área florestal e têm um impacto ambiental significativo. No entanto, o traçado Sol.1 + Lig.1 + Sol.2 afigura-se para a AFN como sendo o que causará menor impacto negativo nos povoamentos de Sobreiro e Azinheira, não só por incidir sobre menores áreas ocupadas por estas duas espécies protegidas, como também pelo facto de que grande parte deste traçado se desenvolve junto ao traçado do actual IP 2 – Portalegre – Estremoz.

A AFN considera que as outras soluções, além de incidirem, em termos globais, sobre maiores áreas de povoamentos de sobreiros e azinheiras, implicariam o atravessamento de muitas e extensas áreas de densos montados, que certamente seriam bastante afectados negativamente muito para além das faixas de rodagem do futuro traçado durante as obras de construção. A AFN estima que essa afectação fosse, no mínimo, o dobro, sublinhando ainda que a longo prazo as zonas de montado contíguas ao traçado seriam afectadas negativamente com as alterações das condições edafo-climáticas e a poluição ambiental decorrentes do novo traçado rodoviário. Por outro lado, seriam também afectadas muitas zonas de solos pobres com arvoredo disperso e escasso (sobreiros e principalmente azinheiras), arvoredo este que deve ser mantido a fim de evitar e minorar os problemas de erosão e de desertificação do solo.

No que se refere especificamente à Ligação à EN 246, contemplada na solução 2 e na alternativa 2.1, a AFN emite parecer desfavorável à mesma, uma vez que os traçados previstos para esta ligação se desenvolvem na sua totalidade em povoamentos puros de sobreiros e mistos de sobreiro e azinheira, todos bastante densos, numa extensão de cerca de 7500 metros. A AFN realça que na totalidade dos traçados propostos, cada um com cerca de 100 km de extensão, serão afectados cerca de 20 km de povoamentos de sobreiro e azinheira, enquanto na ligação à EN 246, com cerca de 7.5 km (1/13 da extensão total dos traçados), serão afectados 1/3 daquela área total de 20 km de povoamentos de sobreiro e azinheira. A AFN considera ainda que as vias rodoviárias já existentes são adequadas e suficientes, podendo a ligação à EN 246 ser feita no Nó com o IC 13 (previsto na solução 2), o qual vai ligar ao actual IP2 – variante a Portalegre – EN 246.

Quanto à escolha dos locais de implantação dos estaleiros, dos parques de material, locais de empréstimo e depósitos de terras e todas as outras infra-estruturas de apoio



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

à obra, a AFN refere que tal deverá preservar integralmente as áreas onde existam exemplares de Sobreiros e Azinheiras, bem como todas as áreas com ocupação florestal.

Esta entidade, destaca também um conjunto de legislação que deverá ser considerado no âmbito deste projecto, designadamente:

- Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, de 14 de Janeiro, relativo aos aspectos relacionados com a protecção e segurança de pessoas e bens contra incêndios florestais, e no qual são definidas medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios;
- Portaria n.º 553-B/2008, de 27 de Junho, que declara todo o território nacional afectado pelo da madeira do pinheiro, e Portaria n.º 103/2006, de 6 de Fevereiro, que define restrições ao corte de resinosas para controlo e erradicação dessa doença;
- Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio, no caso de vir a ser efectuado o corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 há ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha;
- Decreto-Lei n.º 174/88, de 17 de Maio, que estabelece a obrigatoriedade de manifestar o corte ou arranque de árvores;
- Outros condicionalismos legais, nomeadamente, a desafecção de áreas de REN e de RAN, a avaliação de povoamentos florestais afectados e verificação das condicionantes existentes nos instrumentos de ordenamento do território.

Esta entidade relembra contudo que, embora emita parecer favorável ao traçado Sol.1 + Lig.1 + Sol.2 (sem englobar a Lig.EN246) por esta ser a opção que permite minimizar os impactes em servidões e condicionantes florestais, será necessária a obtenção do estatuto de imprescindível utilidade pública do projecto, declarada a nível ministerial, sem alternativas de localização, de acordo com o artigo 2º, n.º 2, alínea a) do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho, que estabelece medidas de protecção ao sobreiro e à azinheira. Conforme previsto no artigo 8º do referido diploma, poderá 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.

A AFN alerta que a escolha de outro traçado poderá não garantir o cumprimento da alínea a), do n.º 3 do artigo 6º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, ou seja, a inexistência de alternativas válidas para localização do projecto.

Por último, a AFN destaca que o projecto beneficiaria se, na fase de execução do planeamento, os técnicos dessa entidade fizessem o acompanhamento e nele participassem, a fim de serem encontradas as melhores soluções. A AFN refere que em algumas zonas não se justificam os traçados escolhidos e o decorrente impacte negativo provocado com a destruição de sobreiros e azinheiras, pois facilmente poderia ter sido estudada e escolhida uma alternativa menos delapidante de tão importante património florestal, levando assim a bom porto a eficaz protecção e preservação destas espécies protegidas.

De acordo com o parecer da ANACOM todos os traçados avaliados intersectam, em projecção horizontal, a zona de desobstrução associada a um feixe hertziano (Estremoz <> S. Mamede), protegido por servidão radioelétrica constituída pelo Decreto do Governo n.º 9/87, publicado no Diário da República n.º 30/87 (I série) de 05/02/1987. Da análise efectuada, a ANACOM conclui que nenhum dos corredores em estudo violará as condicionantes impostas pela servidão nas zonas de intersecção, desde que o projecto de via rodoviária não preveja cotas superiores a 520 m, na intersecção com o eixo 1, ou superiores a 770 m, na intersecção com o Eixo 2.

A DGEG sublinha o facto da área de estudo do projecto se sobrepor às áreas de "Ocorrências de Urânio", "Área Cativa – Estremoz/Borba/Vila Viçosa", "Pedido de Prospecção e Pesquisa", "Contrato de Prospecção e Pesquisa", "Outras Áreas de Prospecção" e "Pedido de Prorrogação de Contrato de Prospecção e Pesquisa", bem como ao traçado de um gasoduto de 1º escalão, de acordo com o desenho anexo ao



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

parecer desta entidade.

A DGEG emite parecer favorável, condicionado a que no desenvolvimento do projecto de execução sejam tidos em conta os seguintes aspectos:

- A preservação do potencial de matéria-prima com carácter estratégico que constituem as ocorrências de urânio, áreas onde estão reconhecidas reservas deste recurso mineral, que poderá a todo o momento vir a ser alvo de exploração, caso o Estado assim o entenda;
- A salvaguarda do desenvolvimento da exploração dos recursos geológicos que poderá ocorrer em áreas com potencialidades para o seu desenvolvimento, com especial atenção a que poderá ocorrer nas áreas de pedido de prospecção e pesquisa e do contrato de prospecção e pesquisa e da área cativa Estremoz/Borba/Vila Viçosa.

Esta entidade alerta para a necessidade de salvaguardar o aproveitamento da área cativa Estremoz/Borba/Vila Viçosa, pelo que deverão ser previstas medidas e estabelecidos procedimentos que, em tempo oportuno, permitam o acesso expedito à actividade de exploração dos recursos geológicos nas áreas afectadas.

A DGEG aponta ainda a existência de duas interferências com infra-estruturas de transporte de gás natural em alta pressão, nomeadamente, com o gasoduto Campo-Maior-Monte Redondo e com o gasoduto Portalegre – Guarda. Assinalam-se também as estações BV 7400 e a estação JCT 7300, instaladas nos concelhos de Alter do Chão e de Monforte, respectivamente. Para estas infra-estruturas deverão ser integralmente salvaguardadas as condições de segurança actualmente existentes, nomeadamente no que se refere ao cumprimento das disposições referentes às servidões administrativas e distâncias mínimas aplicáveis.

A DRE Centro indica que não existem pedreiras localizadas na área de estudo abrangida pela sua jurisdição, pelo que nada tem a opor quanto à implementação do projecto.

O IM considera correcta a caracterização da situação de referência do Clima da área em estudo, apontando apenas algumas imprecisões. O mesmo se verifica para o factor Neotectónica e Sismicidade.

Relativamente aos impactes decorrentes do projecto, este Instituto considera que a informação está correctamente apresentada e que a solução 2 é efectivamente a única hipótese de traçado viável que permitirá manter uma estação sísmica de banda larga naquela zona. O IM alerta para o facto da necessidade de reposicionamento da estação, o qual terá de ser consertado entre o Instituto e a EP.

Por seu turno, e no que se refere à Geologia, Geomorfologia e Sismicidade, o LNEG refere não haver registo de qualquer objecto geológico com valor susceptível de ser preservado.

Quanto aos aspectos hidrogeológicos, esta entidade aponta para a necessidade de melhor caracterizar as formações envolventes no que concerne aos aspectos quantitativos e qualitativos dos recursos hídricos subterrâneos existentes, sendo também necessário determinar o sentido do fluxo subterrâneo. Tal irá apoiar a definição dos melhores locais de descarga das águas de escorrência com vista à protecção das captações de abastecimento público.

O LNEG indica ainda algumas incorrecções no âmbito da caracterização do escoamento subterrâneo no sistema aquífero Monforte – Alter do Chão.

Relativamente ao Programa de Monitorização, é indicado que a selecção dos pontos de amostragem deverá considerar a conjuntura hidrogeológica - geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações a montante e a jusante da obra, devendo ser seleccionadas as captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público próximas dos traçados em avaliação.

No que respeita aos Recursos Minerais, registam-se algumas lacunas na caracterização dos mesmos. No EIA não consta uma apreciação efectiva das potencialidades da área envolvida no projecto em recursos não metálicos.

O LNEG considera que relativamente aos recursos de urânio, a Solução 2, no troço



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>entre a A23 e a Ligação 2, deverá ser excluída dado o impacte que teria nos recursos do jazigo uranífero de Nisa.</p> <p>Os outros trajectos têm também uma afectação marginal deste jazigo, pelo que devia ser realizada a quantificação da tonelagem de minério de urânio comprometida pela implantação desta rodovia, de forma a poder dar uma estimativa económica dos recursos inviabilizados com a sua construção e eventualmente procurar trajectos com menos impacte económico sobre os recursos de urânio.</p> <p>O Turismo de Portugal sublinha os impactes positivos para o sector decorrentes da melhoria de acessibilidades numa região com elevado potencial turístico. Contudo, esta entidade refere também que são expectáveis impactes negativos em empreendimentos existentes ou previstos, ao nível dos descritores ruído e paisagem, pelo que é essencial a concretização das medidas de minimização propostas.</p> <p>O Turismo de Portugal emite assim parecer desfavorável à Solução 1 uma vez que esta intercepta a área de intervenção do PP de D. Maria, no qual estão previstos vários empreendimentos e equipamentos de animação turística. O parecer favorável desta entidade recai sobre a Solução 2, condicionado à opção pelas Alternativas 2.1 e 2.2, dado que estas se afastam do projecto PIN Herdade da Abrunheira e de um Hotel Rural, respectivamente.</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 35 dias úteis, desde o dia 19 de Maio a 8 de Julho de 2009, tendo sido recebidos cerca 24 pareceres com a seguinte proveniência:</p> <ul style="list-style-type: none">• Administração Local<ul style="list-style-type: none">– Câmara Municipal de Gavião– Câmara Municipal de Portalegre– Câmara Municipal de Sousel– Câmara Municipal de Estremoz– Junta de Freguesia de S. Lourenço de Mamporcão (Estremoz)• Particulares: 19 <p>Da análise dos pareceres recebidos, verifica-se que a maior parte das manifestações apresentadas incidem sobre a afectação de propriedades. O Quadro 22 constante nas páginas 83 e 84 do Parecer da CA apresenta uma síntese dos pareceres recebidos em sede de consulta pública.</p> <p>Os <u>dois cidadãos (Crato e Mártires - Crato)</u>, proprietários das Herdades da Crucieira e do Andinho e do Couto da Fonte da Pedra solicitam, ainda, o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Colocação de uma vedação para conter os animais dentro da propriedade, antes do início das obras do IP2;• Substituição da vedação por uma nova, após a conclusão das obras do IP2;• Criação de mais passagens agrícolas na Herdade da Crucieira. Para manter os parques existentes funcionais solicita as seguintes passagens, na Solução 1:<ul style="list-style-type: none">– Km 42; Km 42,3; Km 42,7; Km 43,0; Km 43,1; Km 43,4; Km 43,5; Km; Km 43,8; Km 44,2 (para cada lado da vedação); Km 44,6; Km 45,0;• Na alternativa 1.2:<ul style="list-style-type: none">– Km 1,3; Km 1,5; Km 1,9; Km 2,3; Km 2,7; Km 3,0; (para cada lado); Km 3,4; Km 3,7; Km 4,0.• Criação de passagens agrícolas na Herdade do Couto da Fonte da Pedra. Na Solução 2:<ul style="list-style-type: none">– Km 43,5; Km 43,7 e Km 44,0 (no mínimo ao Km 43,7)



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<ul style="list-style-type: none">• Criação de barreiras acústicas na zona do Monte da Crucieira. <p>A <u>Câmara Municipal de Sousel</u> considera também que a escolha da Alternativa 1.3 obrigará à requalificação da EN 372 até Sousel, a reclassificar como Estrada Nacional, dado que actualmente pertence à Rede Municipal.</p> <p>Refere ainda que não concorda com o nó de ligação do IP2 com a EN 372 (Nó 1 – Alternativa 1.3), o qual deverá ter melhores características que as propostas, dado tratar-se de uma ligação a uma sede de concelho, à semelhança dos outros nós da Solução 1, sugerindo um nó tipo diamante, com rotundas de ambos os lados.</p> <p>A <u>Câmara Municipal de Estremoz</u> refere que se for escolhida a Alternativa 1.3 deverá proceder-se à repavimentação da EN 372 entre o nó a construir e a vila de Veiros dado o incremento do tráfego a que a via ficará sujeita.</p> <p>Refere, também, a importância do perfil de 2x2 da A6 e da A23 na respectiva interligação como agilizador das articulações interregionais.</p> <p>Considera, ainda, que o concurso de concepção da nova via não deverá deixar de incluir uma variante por nascente à cidade de Estremoz.</p> <p>Um parecer elaborado por <u>16 cidadãos residentes e proprietários de Estremoz</u>, acompanhado por um <u>Abaixo-assinado – 59 subscritores</u> inicia o parecer fazendo uma análise ao anterior projecto (“IP2 Variante a Estremoz e Reformulação do Nó com a EN4”, com DIA desfavorável emitida a 22 de Agosto de 2007), tal como se pode ver em detalhe no parecer.</p> <p>Refere que o presente projecto em avaliação atravessa praticamente a mesma zona do anterior projecto. Assim, considera que os impactes negativos (económicos, sociais e ambientais) que motivaram a DIA desfavorável mantêm-se.</p> <p>Refere que qualquer das três alternativas propostas tem nos primeiros quilómetros o mesmo traçado, que implica a destruição de grande parte das vinhas mais rentáveis de Estremoz.</p> <p>Refere, ainda, que após a emissão da DIA em 2007, afastando a estrada das suas propriedades, motivou a que os empresários afectados fizessem avultados investimentos nas suas produções, aumentando as áreas de implantação de vinha, que agora são postos em causa.</p> <p>Relembra que em 2007 foi defendida uma alternativa a Nascente de Estremoz, que agora é afastada.</p> <p>Considera que o EIA em avaliação, embora apresente traçados alternativos, no que respeita ao troço em causa no projecto objecto de DIA Desfavorável em 2007, apenas analisa uma zona possível para o mesmo, não fazendo comparação com qualquer alternativa.</p> <p>Refere que o EIA não ponderou hipóteses alternativas ao traçado proposto, no que respeita à zona afectada, não cumprindo assim, o conteúdo mínimo do EIA. Assim, solicita que se reformule o EIA em avaliação.</p>
<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer da Comissão de Avaliação e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, bem como na análise técnica da Autoridade de AIA aos elementos apresentados pelo proponente no âmbito da audiência prévia dos interessados, realizada nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O actual traçado do IP2, no troço entre Vila Velha de Ródão e Estremoz, apresenta um conjunto de limitações que não permitem assegurar, em toda a sua extensão, um nível de serviço B homogéneo, conforme pretendido para infra-estruturas rodoviárias da rede rodoviária fundamental (Itinerários Principais).</p> <p>O projecto em avaliação tem assim como principal objectivo ultrapassar essas limitações, interligando, em perfil de Auto-Estrada e com nível de serviço B, as capitais de distrito de Castelo Branco e Portalegre. A partir desta cidade até Estremoz, o novo IP2 terá um perfil de 1x2 vias, sendo a ligação a Évora feita novamente em perfil de</p>



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Auto-Estrada, sobrepondo-se ao actual IP7/A6 entre o Nó de Estremoz e o Nó de Évora Nascente.

O estudo prévio desenvolvido para este projecto apresenta dois grandes eixos de traçado (Soluções 1 e 2) para os quais foram consideradas alternativas pontuais (Alternativas 1.1, 1.2, 1.3, 2.1 e 2.2), tendo sido também contemplada a conjugação de ambas as soluções através de ligações entre elas em dois pontos definidos dos traçados (Ligações 1, 2, 3 e 4).

Tendo em conta a tipologia do projecto em avaliação e a natureza dos aspectos ambientais associados, foram analisados os seguintes factores ambientais: Solo, Recursos Hídricos, Ecologia, Planeamento e Gestão do Território, Ocupação do Solo, Componente Social, Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar e Património.

A partir da avaliação específica realizada para cada um dos factores mencionados foi feita uma análise comparativa das combinações de traçado mais favoráveis, conforme se sintetiza no quadro seguinte:

Hipóteses de traçado mais favoráveis para cada factor avaliado

Factor Ambiental	Traçado mais favorável
Solo	Sol.1 + Lig.1 + Sol.2
Recursos Hídricos	Sol.1 + Lig.1 + Sol.2
Ecologia	Sol.1 + Lig.1 + Sol.2 (sem Ligação à EN246)
Planeamento/ Gestão Território	Alt.1.1 + Sol.1 + Lig.1 + Sol.2 (com Ligação à EN246)
Ocupação do Solo	Sol.1 + Lig.1 + Sol.2 (com Ligação à EN246)
Componente Social	Sol.1 + Lig.1 + Sol.2 (com Ligação à EN246) + Alt.2.2 + Lig.4 + Sol.1
Ambiente Sonoro	Alt.1.1 + Sol.1 + Alt.1.2 + Sol.1 + Alt.1.3 + Sol.1
Qualidade do Ar	Alt.1.1 + Sol.1 + Lig.1 + Sol.2
Património	Alt.1.1 + Sol.1 + Lig.1 + Sol.2 (com Ligação à EN246)

Face aos valores naturais em causa e aos padrões de ocupação humana verificados na área de estudo, e tendo ainda em conta os objectivos do projecto (ligação entre as capitais de distrito Castelo Branco e Portalegre), consideraram-se determinantes para a escolha do traçado globalmente mais favorável os factores Recursos Hídricos, Ecologia, Planeamento e Gestão do Território, Ocupação do Solo e Património.

Conforme é possível concluir do quadro anterior, os resultados da avaliação específica para estes factores apontam para hipóteses de traçado distintas, nomeadamente no troço que se desenvolve desde do Nó com a A23 até ao primeiro ponto de interligação entre soluções (km 33 e km 34 da Sol.1 e 2, respectivamente).

Relativamente a este troço foi tido em consideração que:

- A Solução 1 é a única hipótese de traçado que permite fazer o atravessamento do rio Tejo sem interferir com o leito de cheia. Esta solução é a que percorre uma menor extensão e que permite minimizar os impactes em servidões e condicionantes florestais e em áreas semi-naturais;
- A Alternativa 1.1 percorre uma extensão maior relativamente à Sol.1 e afecta uma área muito significativa de montado denso e preservado, impacte negativo significativo e não minimizável.

No entanto, esta hipótese de traçado permite minimizar a duplicação de estruturas lineares e a consequente criação de uma faixa de território onde se verificará o efeito barreira com o actual traçado do IP2, via a desclassificar



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

mas que se irá manter em exploração. Contudo, a minimização deste impacte é limitada pois apenas se verificará numa extensão de 16 km, dado que Alternativa 1.1 conflui com a Solução 1 a esta quilometragem.

A Alternativa 1.1, conjugada com a Solução 1 é a hipótese de traçado que permite minimizar o número de ocorrências patrimoniais. A afectação de ocorrências patrimoniais embora constitua um impacte negativo significativo, é minimizável;

- A Solução 2 atravessa o SIC Nisa/Lage da Prata em 2,5 km e cria um importante efeito barreira entre este o SIC de São Mamede.

Especificamente no que se refere à ligação à EN246, realça-se que a mesma irá implicar a destruição e fragmentação de montado denso (habitat 6310) bem como outros impactes directos e indirectos que poderão ser significativos sobre a ZPE de Campo Maior, SIC de S. Mamede e Caia, os quais não se encontram quantificados no EIA (p.e. aumento de volume de tráfego, na concretização da ligação a Espanha (Badajoz), via Arronches - Campo Maior – Retiro)

Acresce, ainda, que não foi apresentada nenhuma alternativa de traçado para esta Ligação.

Assim, analisada a magnitude, significância e possibilidade de minimização dos impactes identificados para cada um dos factores determinantes considerou-se que a opção pelo traçado Sol.1 + Lig.1 + Sol.2, sem contemplar a Ligação à EN246, será aquela que se afigura como globalmente mais favorável.

Também os pareceres externos recebidos, nomeadamente o parecer da AFN, da DGEG e do LNEG permitem suportar esta opção de traçado.

Importa, contudo, ter em conta os antecedentes do projecto em avaliação, nomeadamente a DIA desfavorável emitida a 22 de Agosto de 2007 para o projecto "IP2 – Variante a Estremoz e Reformulação do Nó com a EN4".

Este projecto, com uma extensão de 6.3 km, constituía uma variante ao actual IP2/EN18, na envolvente a Estremoz e incluía a reformulação do Nó com a EN4 na ligação a esta cidade. O traçado previsto seria parte integrante do IP2, pretendendo-se que funcionasse também como uma circular Poente/Norte de Estremoz.

O carácter desfavorável da decisão baseou-se nos seguintes fundamentos:

- a) Impactes negativos significativos, em termos de uso do solo, condicionantes e componente social, decorrentes do desenvolvimento do traçado proposto sobre áreas de vinha, olival e montado;*
- b) Consulta Pública muito participada, apresentando fundamentação objectiva para os impactes negativos do uso do solo e na socioeconomia;*
- c) Não foram analisados corredores alternativos, impedindo a identificação de um eventual corredor com menores impactes ambientais;*
- d) Parecer desfavorável do Instituto de Meteorologia dada a existência de uma estação sísmica pertencente à Rede Sísmica Nacional, considerada vital para esta rede e essencial para a vigilância sísmica à escala local, regional e global".*

O respectivo parecer da CA referia, ainda, que deveriam ter sido desenvolvidas alternativas de traçado, nomeadamente sobre zonas particularmente degradadas que ocorrem a Nascente de Estremoz.

O estudo prévio agora desenvolvido contempla 3 hipóteses de traçado na zona envolvente a Estremoz, as quais confluem todas a poente da cidade para virem a terminar no mesmo local, a Passagem Inferior já existente na EN4.

Verifica-se, contudo, que o traçado actualmente proposto para o troço final, aproximadamente entre o Nó de São Lourenço de Mamporcão e Estremoz, coincide, em grande parte, com o traçado do projecto já anteriormente avaliado, havendo apenas algumas alterações para afastamento à Estação Sísmológica. Estas alterações não permitem, no entanto, sanar todos os aspectos apontados no parecer da CA emitido para projecto anterior.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Assim, os impactes negativos muito significativos, irreversíveis e não minimizáveis (ao nível de uso do solo, condicionantes e componente social) que levaram à emissão de DIA desfavorável, continuam a verificar-se sem que tenham sido avaliadas alternativas concretas, nomeadamente a nascente de Estremoz. A fundamentação para tal é apresentada no ponto II.3.2 do relatório técnico do EIA:

- Prolongamento do IP2 para Sul da EN4, na envolvente do atravessamento da linha de caminho-de-ferro.

De acordo com o EIA, *“esta solução implicava a afectação de terrenos agrícolas com ocupação intensiva, e a construção de um novo nó na Auto-Estrada A6, o qual obrigava a EP a renegociar com a concessionário BRISA os termos contratuais da concessão. Avaliados estes aspectos foi decidido que esta opção não apresentava viabilidade, porque ao forte impacte associado à ocupação do solo acrescia uma alteração profunda no regime de exploração da Auto-Estrada A6 com a introdução de um nó excessivamente próximo do já existente”* (aproximadamente 3km).

- Alargamento da EN 4, desde o novo IP2 e o nó actual da EN 4 de acesso à Auto-estrada – A6.

Para esta hipótese foi realizado um levantamento de todos os condicionalismos marginais à EN4, tendo sido consultada a Câmara Municipal de Estremoz.

Deste levantamento verificaram-se interferências ao nível do património, socioeconomia, ordenamento e circulação rodoviária, aos quais estariam associados impactes negativos muito significativos, motivo pelo qual não foi considerado o alargamento da EN 4.

Considerou a CA que esta fundamentação é insuficiente para justificar o abandono liminar da possibilidade de desenvolver um traçado a Nascente de Estremoz, uma vez que a ausência de um estudo comparativo de alternativas não permite determinar qual a magnitude e significância do impacte referido ao nível do uso do solo. Acresce, ainda, que a necessidade de renegociar o contrato de concessão da A6, decorrente da eventual construção de um novo nó nesta auto-estrada, não poderá constituir por si só argumento que afaste o estudo de alternativas a nascente.

Por último, realça-se que embora a zona nascente de Estremoz se encontre inserida na área do PROZOM, o EIA identificou um corredor rodoviário viável que se desenvolve dentro de uma faixa identificada como área sem viabilidade económica para exploração de mármore.

Considera-se, assim, que permanecem válidos os pressupostos que estiveram na base da emissão de DIA desfavorável anteriormente referida.

Face ao exposto, ponderados todos os aspectos analisados no âmbito da avaliação efectuada, conclui-se que poderá ser aprovado o traçado resultante da combinação Sol.1 + Lig.1 + Sol.2, até ao Nó de São Lourenço de Mamporção e sem contemplar a Ligação à EN246, desde que sejam cumpridas todas as condições constantes da presente DIA, não podendo assim ser aprovado o troço da Solução 2, entre o km 96+000 e o km + 103+760, nem a Ligação à EN 246.