



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:	Abertura da Linha Palmela – Ribatejo a 400 kV para a Subestação de Fernão ferro		
Tipologia de Projecto:	Energia	Fase em que se encontra o Projecto:	Projecto de Execução
Localização:	Concelhos do Seixal, Palmela, Barreiro, Sesimbra e Setúbal		
Proponente:	REN – Rede Eléctrica Nacional, SA.		
Entidade licenciadora:	Direcção-Geral de Energia e Geologia		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 14 de Setembro de 2009	

Decisão:	<b>Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada</b>
----------	---

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Adequar o afastamento dos apoios 21 e 22 em Vale de Touros a Oeste da EN 379-2, onde está assinalada uma habitação de dois pisos, bem como dos apoios 22 e 23, onde se situa uma habitação de um piso e outra habitação de dois pisos, tomando em consideração o parecer da Câmara Municipal de Palmela.</li><li>2. A negociação com os proprietários dos terrenos para implantação do apoio 22 deve ter em consideração que este terreno já é atravessado por outra linha de 150 kV, de forma a integrar os efeitos cumulativos.</li><li>3. Ajustar a posição dos apoios 40, 53, 64 e 65, situados em caminhos de terra batida, de acordo com o limite do caminho/terrenos adjacentes, de forma a manter assim as suas condições originais.</li><li>4. Consultar a Câmara Municipal do Seixal, de modo a assegurar a compatibilização da existência da linha na zona dos apoios 76 e 77 com o Hospital previsto para esse local.</li><li>5. Aferir a possibilidade de desviar a linha eléctrica da área urbanizável prevista no PDM do Seixal (apoio 79) e, caso se verifique inviável, deve ser assegurado o máximo afastamento possível a eventuais áreas já comprometidas.</li><li>6. Aferir a possibilidade de não ocupar áreas afectas a loteamentos. Caso, se torne inevitável, deverá ser optimizada a compatibilização do projecto com a programação do espaço definida em sede de loteamento, e em último caso, deverão ser asseguradas as compensações devidas sobre direitos adquiridos que venham a ser postos em causa.</li><li>7. Rever o posicionamento dos apoios em sede de elaboração do caderno de encargos com vista à implantação dos apoios junto dos limites dos terrenos/áreas de exploração abrangidas.</li><li>8. 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.</li><li>9. Salvaguardar o desenvolvimento da exploração dos recursos geológicos que poderá ocorrer nas áreas de contrato de prospecção e pesquisa e de exploração potencial.</li><li>10. Consultar a REFER, de forma a assegurar a articulação do projecto com as linhas da Rede Ferroviária Nacional intersectadas.</li></ol>
-----------------	--



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>11. Dar cumprimento ao constante no regime de Medidas Preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa definidas no âmbito do Decreto nº. 19/2008, de 1 de Julho.</p> <p>12. Incluir as medidas de minimização no caderno de encargos da obra a apresentar ao empreiteiro para seu integral cumprimento.</p> <p>13. Cumprimento das medidas de minimização e dos planos de monitorização, bem como dos elementos a entregar, constantes da presente DIA.</p>
--	--

<b>Elementos a entregar</b>	<p>1. Deverão ser apresentados, à Autoridade de AIA, numa fase prévia ao início dos trabalhos de construção, os quais só deverão iniciar-se após a sua aprovação, os seguintes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Plano de monitorização da qualidade das águas subterrâneas a implementar durante a fase de construção do projecto;</li><li>• Plano de monitorização para a avifauna e plano de monitorização para os habitats protegidos e a sua verificação <i>in situ</i>, de acordo com o conteúdo do programa de monitorização definido pelo Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB) e publicado no portal <a href="http://www.icnb.pt">www.icnb.pt</a>, com as metodologias já aplicadas noutros projectos similares submetidos a AIA.</li></ul>
-----------------------------	---

**Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:**

**Medidas de minimização e de compensação**

Medidas gerais

1. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponíveis no sítio de *Internet* da Agência Portuguesa do Ambiente: 2, 3, 5, 7, 8, 9, 15, 23, 25, 31, 32, 33, 37, 40, 41, 42, 43, 45, 47, 49, 50, 51, 52 e 54.
2. Planear a execução dos trabalhos de forma a reduzir ao mínimo indispensável o corte de arvoredo, preservando os exemplares de sobreiro e azinheira, bem como as áreas de ocupação florestal.
3. Informar as Câmaras Municipais e as Juntas de Freguesia abrangidas pelo projecto sobre o início da construção.
4. Efectuar uma inventariação mais exaustiva junto das localizações dos apoios da linha, antes do início da obra.
5. Sempre que as actividades de construção resultem em terras sobrantes, nomeadamente da abertura de caboucos, estas deverão ser preferencialmente utilizadas para recobrimento das fundações ou espalhamento juntos dos apoios, após a execução dos maciços de fundação.
6. Os estaleiros de obra deverão localizar-se preferencialmente em locais infra-estruturados, de modo a evitar intervenções em áreas ainda não afectadas.
7. Repor os solos, nas zonas intervencionadas, logo após a conclusão dos movimentos de terras, de forma a reduzir a sua exposição aos processos erosivos.
8. Após a conclusão dos movimentos de terras, os solos das áreas afectas à circulação de veículos e máquinas, deverão ser limpos de quaisquer resíduos; deverá se ainda efectuada a sua escarificação, de forma a contribuir para a sua descompactação e arejamento, e consequente recuperação das suas características naturais.
9. As revisões e manutenção da maquinaria não deverão ser realizadas no local de trabalho mas em oficinas licenciadas.
10. Utilizar preferencialmente para a localização de estaleiros, ou outras instalações provisórias, bem como os caminhos de acesso à obra, os solos de menor capacidade de uso, evitando os solos de maior produtividade e/ou com uso agrícola (em particular nas zonas dos apoios P28, P54 e P77 – solos com elevada capacidade agrícola).
11. Remover a terra vegetal obtida por decapagem dos terrenos situados na área de materialização dos apoios da linha e nas áreas de manobra, para posterior aplicação sobre os terrenos intervencionados (apoios P28, P54 e P77).
12. Tanto quanto possível restringir as actividades associadas à obra à área de intervenção propriamente dita, prevenindo afectações desnecessárias, especialmente nas áreas com usos mais sensíveis, com utilização agrícola permanente (ex: olivais, vinha, pomares e sobro ou azinho).
13. Estabelecer trajectos para a circulação de máquinas, evitando o trânsito desordenado e a compactação dos solos em extensas áreas.
14. Realizar os trabalhos de escavação, garantindo sempre boas condições de escoamento.
15. Evitar o atravessamento de Linhas de água por maquinaria afecta à obra. Sempre que se verifique inevitável o atravessamento de linhas de água nos caminhos de acesso à zona de implantação dos apoios, este deverá ser feito com o recurso a um sistema temporário adequado (chapas ou manilhas posteriormente retiradas), incluindo posterior recuperação após a conclusão da intervenção.
16. A instalação dos estaleiros ou quaisquer outras estruturas de suporte à obra deverá ocorrer fora de um raio mínimo



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

de 100 m das captações particulares e a um raio mínimo de 200 m das captações municipais identificadas na área de estudo (Face à ausência de Perímetros de Protecção definidos pelo Regulamento do PDM de Palmela).
17.Todas as operações a realizar no estaleiro de obra que envolvam o manuseamento de óleos, lubrificantes ou outras substâncias químicas passíveis de provocar contaminação das águas subterrâneas, deverão ser realizadas de acordo com as Especificações Técnicas da REN S.A..
18.São interditas as obras (enquanto actividades ruidosas temporárias) na proximidade de receptores sensíveis entre as 20h00 e as 8h00 de dias úteis, aos Sábados, Domingos e Feriados.
19.Deverá ser limitada ao máximo qualquer interferência com a normal circulação nas vias rodoviárias e ferroviárias, em especial na A2/IP7 e EN378, e traçado ferroviário da FERTAGUS (Linha do Sul).
20.As terras reunidas a partir da decapagem deverão ser armazenados e acondicionados para posterior utilização no fecho dos caboucos.
21.Separar os resíduos de sucata pela tipologia dos metais (ferrosos e não ferrosos).
22.Proceder à limpeza da via pública, sempre que nela sejam vertidos materiais de construção ou resíduos da obra.
23.Criar zonas cobertas e impermeáveis, para a colocação de contentores para materiais absorventes.
24.Delimitar em estaleiro um local de armazenamento adequado para as diversas tipologias de resíduos.
25.A área destinada ao armazenamento temporário dos resíduos deverá ser dimensionada para dar resposta a eventuais situações de falha no sistema de recolha e transporte.
26.Minimizar a quantidade de resíduos produzidos, através da prevenção da sua produção e de acções de sensibilização para os trabalhadores.
27.Agendar previamente e proceder, conjuntamente com o ICNB e previamente ao início dos trabalhos, a marcação detalhada dos locais de intervenção para a construção de cada um dos apoios no interior do Sítio de Interesse Comunitário PTCON0054 Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira.
28.Sinalizar a linha ao longo da totalidade da cablagem a instalar ao longo dos 27 km de linha, através da montagem de BFD "Bird Flight Diverter" de 20 em 20 metros em cada cabo de terra, dispostos alternadamente (em perfil resulta num espaçamento aproximado de 10 em 10 metros) (APAI/REN, 2008), com 30 cm de diâmetro e 1 m de extensão, em cores laranja e branco.
29.Articular com os Serviços da Câmara todas as acções a desenvolver no âmbito do descritor Património Arqueológico.
30.Efectuar a prospecção arqueológica sistemática, após desmatagem, das áreas de incidência do projecto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes.
31.Proceder ao acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatagens, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), particularmente na zona de escavação das fundações dos apoios, 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.
32.Os resultados obtidos no decurso 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 vestígios patrimoniais que possam ser detectados, 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. Se a destruição de um sítio (total ou parcial) depois de devidamente justificada, for considerada como inevitável, deverá ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo da totalidade dos vestígios e contextos a afectar, através da sua escavação integral.
33.As estruturas arqueológicas que, eventualmente, 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.
34.Sinalizar e vedar permanente as ocorrências patrimoniais 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.
35.Deverão ser desenvolvidos todos os esforços no sentido de evitar a obstrução, mesmo que temporária, de linhas de água, sendo que caso se torne indispensável o desvio temporário de algum troço, a obra em causa deve ser acompanhada pela entidade competente.
36.Reduzir ao mínimo indispensável a afectação dos recursos naturais de toda a área envolvida no projecto, em concreto areias brancas siliciosas da área de Coina, cujas especificações as qualificam como especiais, apesar de serem utilizadas na construção civil.
37.Alertar da construção da linha eléctrica e de todas as alterações nas acessibilidades ou perda de mobilidade as entidades envolvidas na prevenção e combate aos incêndios florestais, nomeadamente os corpos de bombeiros das zonas envolvidas, os Serviços Municipais de Protecção Civil dos concelhos abrangidos e a Autoridade Florestal Nacional.



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

38. Assegurar a devida informação sobre a construção da linha às entidades utilizadoras do espaço aéreo na zona envolvente ao projecto.
39. Assegurar as distâncias mínimas legais da linha aos pontos de água de apoio ao combate a incêndios florestais, nomeadamente tanques com pelo menos 10 m x 4 m, charcas, açudes, barragens, pontos de linhas de água utilizáveis em período de estiagem e todos os pontos apresentados em anexo ao parecer desta entidade.
40. Assegurar a tomada de medidas de segurança, na fase de construção, de modo a que a manobra de viaturas e o manuseamento de determinados equipamentos não venha a estar na origem de focos de incêndio.
41. Assegurar a remoção controlada de todos os despojos das acções de desmatação, corte ou decote de árvores e decapagem, cumpridas que sejam as disposições legais que regulam esta matéria. Estas acções deverão ser realizadas fora do período crítico de incêndios florestais e utilizando mecanismos adequados à retenção de eventuais faíscas.
42. Garantir, para a fase de construção, que o movimento de terras não comprometa a livre circulação das águas, recorrendo se necessário e quando aplicável a caixas ou bacias de retenção de sólidos.
43. Os locais de armazenamento de matérias perigosas no estaleiro deverão estar devidamente assinalados e compartimentados, com vista a evitar situações de derrame, explosão ou incêndio. Devem ainda evitar-se situações que coloquem em perigo eventuais agricultores que utilizem os caminhos de acesso às obras para aceder às suas propriedades.
44. Implementar mecanismos de informação junto das entidades responsáveis pela gestão das infra-estruturas lineares que serão sobrepassadas, nomeadamente a rede viária, acerca da instalação do projecto e quanto aos riscos associados e respectivas medidas de prevenção e protecção.
45. A localização/construção dos apoios e dos acessos não deverá afectar áreas agrícolas, nomeadamente áreas de RAN. A terem que se localizar nestas áreas deverão ser implantados juntos aos limites das mesmas.
46. Os apoios não deverão localizar-se sobre infra-estruturas de rega/drenagem ou caminhos.
47. Devem ser contemplados processos de compensação, nomeadamente expropriação e realocação aos proprietários e arrendatários das áreas agrícolas afectadas, quer por ocupação, quer por utilização temporária.
48. Manter as melhores relações de negociação com os proprietários e agricultores, na eventualidade de durante a execução dos trabalhos resultarem prejuízos nas propriedades ou nas culturas agrícolas, cultivadas ou a instalar.
49. A execução dos trabalhos deve ser realizada no menor espaço de tempo e a sua calendarização deve ter em conta a minimização das perturbações das actividades agrícolas e de deterioração das características do solo.
50. Após a conclusão das obras deverá, proceder-se à escarificação dos terrenos nas zonas mais compactadas, com o objectivo de repor as condições de infiltração anteriormente existentes, nomeadamente daquelas a serem ocupadas por estaleiros.
<b>Fase de exploração</b>
51. Relativamente à ocupação de zonas ameaçadas pelas cheias, deve ser assegurado que é periodicamente verificado o estado de limpeza da envolvente dos apoios no sentido de garantir o livre escoamento das águas.
52. Assegurar um sistema de encaminhamento e resposta de queixas e reclamações com esclarecimento de eventuais dúvidas, sugestões e pedidos de informação sobre o funcionamento do projecto em análise.
<b>Fase de desactivação</b>
53. Tendo em conta o horizonte de tempo de exploração do projecto e a dificuldade de prever as condições ambientais locais e instrumentos de gestão territorial e legais então em vigor, deve o proponente, no último ano de exploração do Projecto, apresentar à entidade pública competente um plano de desactivação pormenorizado, contemplando nomeadamente: <ul style="list-style-type: none"><li>• Solução final de requalificação da área de implantação do projecto e projectos complementares, a qual deve ser compatível com os instrumentos de gestão territorial e com o quadro legal então em vigor;</li><li>• Acções de desmantelamento e obra a ter lugar;</li><li>• Destino a dar a todos os elementos retirados;</li><li>• Plano de recuperação final de todas as áreas afectadas.</li></ul>
<b>Outros elementos</b>
54. Contactar a BRISA numa fase prévia ao início da fase de construção da linha, de modo a conciliar os trabalhos de construção da linha com as actividades da BRISA e com o normal funcionamento da A2.
55. Cumprir a alínea c, nº. 1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº. 124/2006, de 28 de Junho, que estabelece as medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios..
<b>Programa de Acompanhamento e Gestão Ambiental da Obra</b>
56. Implementar um Programa de Acompanhamento e Gestão Ambiental de obra, o qual deverá ter em consideração todas as medidas constantes da presente DIA.
<b>Programas de Monitorização</b>
<b>Ambiente sonoro</b>



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Este plano deverá ser efectuado em caso de reclamação.

**Validade da DIA:** 14 de Setembro 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><b>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</b></p>	<p><u>Resumo do procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Instrução do processo ao abrigo do n.º 19, do Anexo I do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua redacção actual, no dia 30 de Janeiro de 2009;</li><li>• Avaliação da conformidade do EIA com as disposições do Artigo 12º do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio e da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, tendo sido solicitados elementos adicionais ao proponente, no dia 6 de Março de 2009;</li><li>• Apreciação do aditamento ao EIA, recebido no dia 1 de Abril de 2009 e deliberação sobre a conformidade do EIA, a 14 de Abril de 2009;</li><li>• Apreciação dos novos elementos adicionais, solicitados após a emissão da declaração de conformidade e recebidos no dia 13 de Maio de 2009, ao abrigo do n.º 5, do Artigo 13º, do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua redacção actual;</li><li>• Consulta de entidades externas com competência na apreciação do projecto, cujos contributos, incluídos no Anexo II, foram tidos em conta ao longo da presente avaliação e, em concreto, no capítulo 5 do presente parecer;</li><li>• Abertura de um período de Consulta Pública, durante 35 dias úteis, do dia 5 de Maio a 24 de Junho de 2009;</li><li>• Realização de uma visita ao local do projecto, no dia 18 de Junho de 2009, com a presença de representantes da CA, do proponente e das empresas responsáveis pela elaboração do EIA e do projecto.</li><li>• Realização de reuniões de trabalho para discussão e aprovação do parecer final da CA, o qual contém as questões significativas que resultaram da presente avaliação;</li><li>• Elaboração da Proposta de DIA pela Autoridade de AIA e envio para a tutela;</li><li>• Emissão da DIA.</li></ul> <p><u>Pareceres externos</u></p> <p>No âmbito do pedido de parecer a entidades externas, foram solicitados contributos ao Laboratório nacional de Energia e Geologia (LNEG), Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC), Autoridade Florestal Nacional (AFN), Estradas de Portugal (EP), Brisa, 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 de Lisboa e Vale do Tejo (DRAP LVT) e Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo (DRE LVT).</p> <p>Os contributos recebidos (incluídos no anexo II do Parecer da CA) foram incorporados ao longo do Parecer da CA, destacando-se aqui, no entanto, alguns pontos considerados relevantes.</p> <p>Relativamente aos recursos minerais, o LNEG considera que a avaliação dos impactes ambientais e as medidas de minimização propostas incidem apenas na área dos areeiros inventariados no EIA e não sobre os recursos minerais na área envolvida no projecto e que assumem uma importância significativa em areias comuns e especiais. É o caso das areias brancas siliciosas da área de Coima, cujas especificações as qualificam como especiais, apesar de serem utilizadas na construção civil.</p> <p><i>Assim, a CA considera que a implementação do projecto no terreno deverá procurar minimizar ao máximo a afectação dos recursos naturais de toda a área envolvida no projecto, em concreto as identificadas no parecer do LNEG.</i></p> <p>A ANPC propõe a implementação de um conjunto de medidas de minimização, as</p>
---	---



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>quais se encontram acauteladas na presente DIA.</p> <p>A AFN alerta para a necessidade de sujeitar o corte ou arranque de exemplares de sobreiros e azinheiras à sua autorização, conforme estipulado na legislação vigente, a qual só poderá autorizar essas operações para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial e sem alternativa válida de localização.</p> <p>Alerta ainda para a necessidade manifestar o corte ou arranque de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha ou de Eucalipto em área superiores a 1 ha, bem como para as restrições impostas no corte de resinosas para controlo e erradicação do nemátodo da madeira do pinheiro, segundo a legislação nacional.</p> <p>Finalmente propõe que a execução dos trabalhos relativos à instalação da linha seja planeada de forma a reduzir ao mínimo indispensável o corte de arvoredo, preservando os exemplares de sobreiro e azinheira, bem como as áreas de ocupação florestal.</p> <p>A BRISA alerta para algumas situações que dizem essencialmente respeito à necessidade de acautelar eventuais constrangimentos à circulação na A2 durante a fase de construção da linha, nomeadamente durante os vários atravessamentos transversais e na localização dos estaleiros e infra-estruturas de apoio que poderão originar um aumento de poeiras na A2. Por outro deverão ser acauteladas as distancias verticais de segurança às barreiras acústicas existentes ao longo dos sublanços Fogueteiro/Coína/Palmela da A2, bem como à compatibilização do projecto com os trabalhos de construção de novos painéis ou de conservação/substituição dos painéis existentes.</p> <p><i>De modo a acautelar as preocupações demonstradas pela BRISA com os trabalhos de construção da presente linha e, de modo a salvaguardar tanto o normal funcionamento das suas actividades, como as condições de circulação em segurança dos utentes da A2, a CA considera que o proponente deverá contactar a BRISA numa fase prévia ao início da fase de construção da linha, de modo a conciliar os seus trabalhos com as actividades da BRISA.</i></p> <p>Do parecer da DGEG salienta-se o condicionamento da aprovação do projecto à salvaguarda do desenvolvimento da exploração dos recursos geológicos que poderá ocorrer nas áreas de contrato de prospecção e pesquisa e de exploração potencial.</p> <p>A Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo (DRAP LVT) solicita a inclusão de um conjunto de medidas de minimização, as quais se encontram acauteladas na presente DIA.</p> <p>A DRAP-LVT apresenta no seu parecer uma listagem de pedreiras de extracção de areias licenciadas e com regularização em curso na área de desenvolvimento do projecto, as quais deverão ser tidas em consideração.</p> <p><i>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.</i></p>
<p><b>Resumo do resultado da consulta pública:</b></p>	<p>Durante o período de consulta pública, foram recebidos 7 pareceres com a seguinte proveniência:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Administração Central - Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias IP – INIR;</li><li>• Administração Local – Câmara Municipal de Palmela e Câmara Municipal do Seixal;</li><li>• Empresas – Rede Ferroviária Nacional - REFER EPE e Novo Aeroporto, SA – NAER;</li><li>• Associações – Quercus – Núcleo Regional de Setúbal e Movimento Nacional Contra Alta Tensão em Zonas Habitacionais.</li></ul> <p>Da análise dos pareceres recebidos, verifica-se que 2 (Quercus – Núcleo Regional de Setúbal e o Movimento Nacional Contra Alta Tensão em Zonas Habitacionais)</p>



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

manifestam-se totalmente contra o projecto em avaliação.

Os principais aspectos focados, que fundamentam a posição tomada são essencialmente os seguintes:

- Não foram consideradas alternativas;
- Não foram avaliados de forma adequada e explícita os impactes socioeconómicos;
- Não são minimizados os impactes sobre a avifauna e os morcegos nem contemplados programas de monitorização dos mesmos;
- Não são apresentados os impactes cumulativos de um conjunto de intervenções previstas na região no âmbito da reestruturação da rede eléctrica;
- Desvalorizações dos terrenos;
- Influência dos CEM – Campos electromagnéticos na saúde humana.

*Relativamente a estas questões, refira-se que todos os aspectos acima referidos estão justificados ao longo do parecer da CA, tendo sido salvaguardados e apreciados por entidades devidamente competentes na matéria e que compuseram a CA, não se tendo identificado questões impeditivas para a concretização do projecto.*

No que diz respeito às autarquias, a Câmara Municipal de Palmela refere que concorda com a generalidade do EIA, no que respeita aos impactes ambientais do projecto no concelho, no entanto, manifesta discordância em relação ao traçado proposto, nomeadamente no que conflua com as zonas habitacionais, como é o caso, por exemplo, de Vale de Touros.

Alerta para a zona entre o P21 e o P22 em Vale de Touros a Oeste da EN 379-2, onde está assinalada uma habitação de dois pisos a cerca de 15 m do eixo da LMAT, e, ainda, para o P22 e o P23, onde se situa uma habitação de um piso a cerca de 20 m do eixo da LMAT e outra habitação de dois pisos a cerca de 10 m.

Refere que a extensão da LAT no perímetro urbano de Olhos de Água/Lagoinha/Vale de Touros é de cerca de 930 m e o PMOT do local previa a construção de habitações em toda essa zona incluindo junto à A2.

Considera que os estaleiros não podem ficar localizados em espaços de tipologia urbana, Reserva Agrícola Nacional (RAN), Reserva Ecológica Nacional (REN), sítio da Rede Natura 2000 e Domínio Público Hídrico (DPH).

Refere, ainda, que previamente à fase de construção deverão ser obtidas as autorizações de utilização de áreas de REN, RAN, DPH, atravessamentos de vias rodoviárias, ferroviárias, rede de gasoduto e servidão aeronáutica.

Refere que deverão ser restabelecidas todas as estradas e caminhos agrícolas interceptados, devolvendo-lhes todas as características iniciais.

A Câmara Municipal do Seixal manifesta a sua discordância ao traçado em avaliação, nomeadamente no troço entre os apoios P76 e P77, o qual colide com o terreno destinado ao Hospital do Seixal.

Considera que será incompatível a coexistência de fontes de emissão de campos electromagnéticos com equipamentos de saúde.

Relativamente ao percurso da linha, alerta para o traçado do IC32 (CRIPS) e a necessária compatibilização da linha com a restante rede viária existente atravessada e/ou contígua à mesma.

Refere que sempre que possível, a linha deverá acompanhar o traçado da A2.

Solicita, ainda, o seguinte:

- Na escolha dos locais para a implantação dos postes/apoios e para a instalação dos estaleiros, deverá ter-se em atenção a cartografia dos Habitats Prioritários e Habitats Classificados no âmbito da Rede Natura 2000;
- Deverão ser reavaliadas as localizações de alguns apoios (entre o P77 e o P86) de modo a evitar a interferência com os habitats prioritários e as espécies de





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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

importância conservacionista;

- Deverá ser feita uma inventariação mais exaustiva junto das localizações dos apoios da linha, antes do início da obra;
- Deverão ser efectuadas as devidas correcções na Carta de PP, PU e outros compromissos assumidos pelas Câmaras Municipais (Nº 1322-EA-23-LN04-019) e na Planta de Enquadramento (Nº 1322-EA-23-LN04-001);
- Eliminação do suposto biótopo “Subestação” da lista de biótopos que integra a legenda da peça desenhada referente à Identificação dos Biótopos e Habitats Existentes na Área de Estudo (Nº 1322.EA-23-LN04-011);
- Deverá ser feito um investimento na investigação sobre percepção e comunicação de risco ao nível dos efeitos na saúde pública, nomeadamente, investimento em Estudos com entidades científicas na área da saúde e ambiente.

São, também, apontadas medidas de minimização, tais como:

- Reconstituir o sub-coberto com espécies autóctones;
- Elaborar o Plano de Gestão Ambiental da Obra;
- Proceder à aspersão controlada e periódica da água nos locais onde, durante a realização dos trabalhos, possam ocorrer maiores emissões de poeiras;
- Articular com os Serviços da Câmara todas as acções a desenvolver no âmbito do descritor Património Arqueológico;
- Garantir que todos os resíduos sejam caracterizados, quantificados, transportados e encaminhados para um destino final adequado, por entidades licenciadas para o efeito e com a respectiva Guia de Acompanhamento de Resíduos.

*De modo a acautelar as preocupações demonstradas pela Câmara Municipal de Palmela e do Seixal, considerou-se de condicionar o projecto às questões consideradas mais relevantes e directamente relacionadas com o presente projecto, bem como de salvaguardar outras questões mediante a definição de medidas de minimização concretas.*

O INIR considera que o projecto em avaliação não deverá ser implantado na zona da estrada, entendendo esta como o terreno ocupado pela estrada, incluindo as faixas de rodagem, as bermas, as valetas, os separadores, as banquetas, os taludes e os passeios, bem como todos os terrenos expropriados com vista ao alargamento e, ainda, as áreas de serviço e de apoio ao utente.

Refere que só em casos excepcionais, e devidamente justificado, poderá ser reconsiderado.

Menciona, ainda, que o INIR é consultado no âmbito do licenciamento do projecto, após a emissão da Declaração de Impacte Ambiental Favorável ou Favorável Condicionada, sendo que as questões relacionadas com as zonas de respeito de vias pertencentes à rede rodoviária nacional são naquela fase ultrapassadas.

A REFER refere que o polígono que delimita o corredor objecto de estudo sobrepõe a Rede Ferroviária Nacional (RFN), designadamente a Linha do Sul (nos troços Palmela/Venda do Alcaide e Penalva/Fogueteiro) e o Ramal da Siderurgia Nacional.

No entanto, menciona que apesar de não se prever para aqueles troços de caminho-de-ferro qualquer intervenção que altere o seu canal ferroviário, considera que se atenda às seguintes medidas:

- Nos locais onde a Linha do Sul é atravessada ou fica adjacente à projectada Linha de Muito Alta Tensão, a 400 kV, a catenária da Linha Ferroviária é alimentada à tensão de 25kV, a partir da Subestação de Tracção de Fogueteiro, com potência de 20 MVA;
- Deverá ser considerada a protecção adequada aos ambientes electromagnéticos associados à proximidade e ao cruzamento das Linhas, tendo o atravessamento da Linha de Muito Alta Tensão ao caminho-de-ferro que cumprir com o prescrito no Regulamento de Segurança de Linhas



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>Eléctricas de Alta Tensão (RSLEAT), no que concerne às linhas de caminho-de-ferro electrificadas, e com o estabelecido no normativo interno – IT.GER.002 – Retorno de Corrente de Tracção, Terras e Protecções (RCT + TP), com especial destaque para o Capítulo 12 – Terceiros;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Relativamente ao troço da Linha do Sul, onde se situam 2 Passagens Inferiores (Km 19,347 e Km 22,596) e o Viaduto de Coina ao Km 24,469, terá que ser verificada a interferência gerada nas estruturas pelo campo magnético da nova linha de 400 kV.</li><li>• Deverá, igualmente e em especial para o caso do Viaduto, verificar-se a possibilidade de, perante um acidente, um cabo de muito alta tensão vir a entrar em contacto com a estrutura.</li></ul> <p>Face ao exposto, refere que o parecer final da REFER fica sujeito à apresentação do projecto de execução, por parte do proponente, a fim de que se possam articular, com o máximo detalhe, quer a salvaguarda dos aspectos acima enunciados, quer, ainda, o cumprimento das directrizes consagradas no documento interno “Condicionalismos Genéricos para Atravessamentos ao Caminho-de-ferro”, em anexo ao Relatório de Consulta Pública.</p> <p><i>As questões apresentadas pela encontram-se acauteladas na presente DIA (designadamente através da condicionante 10).</i></p> <p>A NAER refere que o projecto em avaliação sobrepõe-se, em planta, à zona 10 das Medidas Preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, facto que não foi tido em consideração no EIA.</p> <p>Assim, solicita que o projecto em análise atenda ao constante no regime de Medidas Preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa definidas no âmbito do Decreto nº. 19/2008, de 1 de Julho.</p> <p><i>Esta questão encontra-se acautelada na presente DIA (através da condicionante 11)</i></p>
<p><b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b></p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O presente projecto tem por finalidade estabelecer um troço de linha aérea dupla a 400 kV entre a actual linha Palmela – Ribatejo e a subestação de Fernão Ferro, permitindo a introdução da tensão de 400 kV para a subestação de Fernão Ferro e que esta seja alimentada através de duas linhas de 400 kV, uma com origem no Posto de Corte do Ribatejo e outra com origem na Subestação de Palmela.</p> <p>A entrada em funcionamento da Linha será responsável por um reforço na rede eléctrica, com incrementos expressivos ao nível da fiabilidade da prestação de serviço associado, assim como disponibilizará energia capaz de assegurar novas actividades e implementação de novas infra-estruturas na Península de Setúbal, particularmente em Almada, Seixal, Sesimbra e Barreiro.</p> <p>A presente Linha, com uma extensão de 27 km e com um total de 82 apoios, atravessa os concelhos do Seixal, Palmela, Barreiro, Sesimbra e Setúbal, decorrendo maioritariamente na zona do espaço canal da A2, aproximadamente entre o nó de Palmela e o nó do Fogueteiro, inflectindo no final, numa extensão de cerca de 3,6 km para Sul no sentido da subestação de Fernão Ferro.</p> <p>Os factores ambientais considerados mais relevantes e analisados na presente AIA foram a geologia e geomorfologia, solos, capacidade de uso do solo, ambiente sonoro, aspectos ecológicos, paisagem, património construído e arqueológico, caracterização socioeconómica e ordenamento do território.</p> <p>Em termos geológicos e segundo o parecer do LNEG recebido, não há aspectos impeditivos à implementação do projecto, considerando-se apenas que deverá ser definido um plano de monitorização da qualidade das águas subterrâneas para a fase de construção para salvaguardar eventuais derrames de combustíveis e outros contaminantes.</p>



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Em termos de solos e uso dos solos, considerou-se que serão expectáveis impactes negativos mas de significado reduzido atendendo aos valores das áreas que são afectadas.

No âmbito do ambiente sonoro, face à ordem de grandeza dos níveis sonoros por contribuição da linha e à presença de outras fontes sonoras mais significativas, considerou-se que os impactes negativos não serão significativos e que o programa de monitorização poderá ser efectuado apenas em caso de reclamação.

A apreciação dos aspectos ecológicos resultou numa apreciação global do projecto como possuindo impactes não significativos, devendo contudo ser cumpridos os planos de monitorização constantes na presente DIA (nos Elementos a entregar) e complementar as medidas de minimização propostas no EIA com as incluídas na presente DIA.

Ao nível do património construído e arqueológico, refira-se que os trabalhos de pesquisa e prospecção realizados permitiram concluir que não existem, até ao momento, quaisquer elementos de interesse patrimonial, sendo no entanto necessário implementar as medidas de minimização para a fase de construção incluídas na presente DIA, de modo a garantir a salvaguarda de eventuais vestígios de cariz arqueológico que possam surgir durante os trabalhos.

No que se refere à sócio-economia, os impactes negativos incluem, além dos aspectos fixos (implantação dos apoios e atravessamentos pela linha), os efeitos sobre as actividades quotidianas da população e das actividades económicas (afecção dos solos) pela presença física da infra-estrutura em causa.

Ao nível do ordenamento do território, entende-se que o EIA denota preocupação na minimização dos impactes sobre as áreas residenciais e mesmo sobre outras áreas de vivência social como sejam as áreas industriais, direccionando o projecto para áreas fronteira entre categorias de espaço, bem como para a adjacência da A2, na maior parte do traçado.

Assim, da avaliação efectuada, não foram identificados impactes negativos com significância sobre este descritor ambiental decorrentes da implantação do projecto em apreço, cabendo às autoridades competentes assegurar a compatibilidade de futuras autorizações e licenciamentos com os afastamentos desejáveis a uma infra-estrutura desta natureza.

De referir também que, apesar dos PDM aplicáveis não preverem expressamente a possibilidade de ser instalado o tipo de infra-estrutura em apreço, nos espaços em questão são admitidas acções possivelmente mais impactantes ao nível da ocupação do solo do que este tipo de infra-estrutura, para além de que a generalidade dos PDM não apresenta quaisquer normas específicas sobre construção de linhas eléctricas, denotando por ventura o não tratamento desta matéria.

Não obstante, deverão ser cumpridos os condicionalismos constantes da presente DIA, designadamente as condicionantes 5 e 6.

Em termos paisagísticos, os impactes negativos identificados para a fase de construção serão minimizáveis através da aplicação das medidas de minimização constantes da presente DIA e os impactes negativos identificados para a fase de exploração, consideraram-se globalmente pouco significativos, não sendo contudo viável a definição de medidas de minimização para esta fase.

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 constantes da presente DIA. Considerando a finalidade do projecto, a minimização dos efeitos introduzida no planeamento da implantação e as medidas de minimização propostas, conclui-se globalmente no sentido da viabilização do projecto.

Neste sentido, no âmbito da avaliação efectuada e ponderados todos os factores em presença, resulta que o projecto de "Abertura da Linha Aérea Palmela – Ribatejo a 400 kV para a Subestação de Fernão – Ferro" poderá ser aprovado desde que cumpridas



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

***Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente***

todas as condições constantes da presente DIA.