



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação		
Designação do Projecto:	IC5 - Lanço Murça (IP4) / Pombal - Trecho Carlão / Pombal - Lote 6.2	
Tipologia de Projectos:	Anexo II, n.º 10 alínea e)	Fase em que se encontra o Projecto: Projecto de Execução
Localização:	Concelho de Alijó (freguesias de Pegarinhos, Carlão e Amieiro), distrito de Vila Real e concelho de Carraceda de Ansiães (freguesias de Pinhal do Norte, Pombal e Amedo), no distrito de Bragança.	
Proponente:	ASCENDI, S.A.	
Entidade licenciadora:	Estradas de Portugal, S.A.	
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Data: 23 de Abril de 2010

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada à Solução Norte
---------	--

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">1. Desenvolvimento do Projecto de Execução em cumprimento das medidas de minimização constantes da presente DIA.2. Realização de um estudo de presença de <i>Microtus cabrae</i> e de inventariação de abrigos de morcegos, para que, com base nas suas conclusões, sejam definidas as medidas de minimização e/ou planos de monitorização considerados adequados, conforme preconizado no Parecer externo do Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB) constante no Anexo III do Parecer da CA.3. Obtenção de parecer favorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Norte, ao abrigo do disposto no artigo 23º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de Março.4. Concretização dos programas de monitorização constantes da presente DIA, em consonância com as directrizes gerais estabelecidas, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração.
-----------------	--

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

A) Medidas de Compensação

- A.1** Devem ser previstas medidas de compensação da afectação de montado de sobro, em conformidade com o 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.

B) Medidas de Minimização

FASE DE CONSTRUÇÃO

- B1.** 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: 2, 3, 9, 10, 24, 28, 29, 49 e 51.
- B2.** Reduzir o volume de materiais provenientes de escavações através quer da sua máxima reutilização em aterros, quer de ajustes que optimizem a rasante do traçado.
- B3.** Tendo ainda como objectivo reduzir a afectação decorrente do volume de resíduos (balanço de terras), deve ser avaliada a hipótese de recorrer a áreas inundáveis, inseridas na futura albufeira do Aproveitamento Hidroeléctrico de Foz Tua (AHFT), através de negociação com o proponente deste Projecto e com as entidades que superintendem o sector.
- B4.** Tendo em vista garantir a estabilidade de encostas e taludes, deve ser avaliada a necessidade de se implementar planos de observação geotécnica ou de monitorização no âmbito da estabilidade de vertentes.
- B5.** A obtenção de inertes para a obra pode ser minimizada, nomeadamente com a reutilização de rochas graníticas provenientes de escavações e que apresentam boas características mecânicas, através da sua britagem no



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

estaleiro.

- B6.** Devem ser equacionadas geometrias de nó que se afigurem menos impactantes e que ocupem a menor área possível.
- B7.** Na obtenção de inertes deve ser dada preferência a áreas de extracção actualmente em funcionamento e devidamente licenciadas, em detrimento da instalação de novas explorações, sendo ainda de privilegiar o recurso a materiais geológicos provenientes das escavações previstas na própria obra.
- B8.** A abertura de acessos deve aproveitar caminhos já existentes. Na ausência de caminhos preexistentes, a sua implantação deve ocorrer, sempre que possível, sobre vias que possam ser aproveitadas na fase de construção e/ou de exploração do empreendimento.
- B9.** No caso de serem utilizadas áreas agrícolas ou com aptidão agrícola para depósito temporário de materiais (que deve ser, sempre que possível, evitado) estas devem ser previamente decapadas, para posteriormente facilitar a reposição da situação inicial.
- B10.** As acções pontuais de desmatação, destruição do coberto vegetal, limpeza e decapagem dos solos devem ser limitadas às zonas estritamente indispensáveis para a execução da obra, evitando a ocupação e a compactação de solos naturais ou a sua desmatação desnecessária e minimizando perturbações nas áreas naturais e fundiárias envolventes. A desmatação deve ser feita, exclusivamente, nas áreas sujeitas a terraplenagens, sendo absolutamente necessário, limitar a destruição da cobertura vegetal à faixa de ocupação da plataforma e taludes, particularmente nas zonas mais declivosas onde o risco de erosão é elevado e onde deverá ser mantida toda a vegetação possível, incluindo a de porte arbustivo;
- B11.** Os estaleiros, parques de materiais e zonas de depósito de terras sobrantes devem localizar-se no interior da área de intervenção ou em áreas degradadas; devem ser privilegiados locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar ou minimizar movimentações de terras e abertura de acessos. Não devem ser ocupados os Antrossolos e Cambissolos ou os solos classificados da Reserva Agrícola Nacional (RAN). Os locais de apoio à obra, como estaleiros e áreas de vazadouro e empréstimo, não deverão ser localizados junto das margens das linhas de água. Deve ser tida em atenção a sua proximidade a receptores sensíveis (ao nível do Ruído e Qualidade do Ar).
- B12.** Evitar os habitats com maior valor ecológico (sobreiral, povoamentos de pinheiro com zimbro, matos autóctones especialmente os que apresentam árvores de carvalho-negral e zonas ribeirinhas) prevendo a localização dos estaleiros, os acessos temporários e os locais de depósito de terras fora destes locais.
- B13.** Os estaleiros e áreas de depósito de materiais deverão ser planeados e executados de modo a minimizarem as previsíveis alterações nas áreas de recarga dos aquíferos e de infiltração máxima.
- B14.** Instalação de um sistema de tratamento dos efluentes produzidos no estaleiro ou efectuar-se a sua ligação à rede de esgotos mais próxima. Complementarmente instalar sistema de recolha de óleos usados das maquinarias utilizadas em obra, de forma a evitar a contaminação dos solos e das águas superficiais e subterrâneas.
- B15.** O sistema de tratamento das águas residuais preconizado (incluindo os sistemas de controlo) deve ser observado regularmente, de forma a se identificar eventuais problemas de funcionamento.
- B16.** Deve restringir-se a execução de acções poluentes aos locais dos próprios estaleiros. Determinadas acções como a limpeza das máquinas e o abastecimento dos camiões com combustíveis e outros materiais, devem ser realizados em locais impermeabilizados e onde seja possível fazer a sua recolha e armazenagem.
- B17.** Evitar o arraste ou a deposição inadequada de materiais residuais de qualquer natureza para as linhas de água.
- B18.** Assegurar que as autobetoneiras não são lavadas na frente de trabalho. Preparar/delimitar uma área na frente de trabalho para a lavagem/limpeza das caleiras das autobetoneiras, de forma a garantir a não afectação de linhas de água, poços, drenagens, caminhos ou outros usos do solo existentes.
- B19.** As lavagens das centrais e das auto-betoneiras devem ser efectuadas em zona pavimentada e impermeabilizada, sendo as águas daí resultantes conduzidas por caleiras para tanques de decantação.
- B20.** Proceder à escarificação dos terrenos nas zonas mais compactadas, resultado da instalação de estaleiros ou caminhos de passagem de maquinarias, para restabelecer as condições de infiltração e de recarga de aquíferos de modo a não diminuir a sua capacidade de armazenamento.
- B21.** Proceder à desactivação da área afecta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.
- B22.** Proceder ao restabelecimento e recuperação paisagística da área envolvente degradada – através da



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

reflorestação com espécies autóctones e do restabelecimento das condições naturais de infiltração, com a descompactação e arejamento dos solos.

- B23.** A intervenção nos órgãos de drenagem deve ser realizada, se possível, no período seco, de modo a interferir o menos possível com o escoamento das linhas de água restabelecidas.
- B24.** As passagens hidráulicas devem ser limpas, devendo essa manutenção manter-se para a fase de exploração.
- B25.** Controlo do nível de água das captações localizadas próximo do traçado, em particular nos locais onde ocorrem captações nas zonas onde estão previstas as maiores alterações da morfologia, nomeadamente nas zonas dos trabalhos associadas às escavações e aterros mais significativas.
- B26.** No caso de se prever um afluxo significativo de água à obra, deve ser instalado um sistema de rebaixamento antes do início dos trabalhos, dimensionado de acordo com a altura da coluna de água proveniente do solo (gravitacional), bem como a do escoamento superficial e da precipitação directa.
- B27.** No caso de ser provável a intersecção do nível freático deve adoptar-se, na fase de projecto, modelos hidráulicos que permitam determinar a distribuição das pressões e velocidades da água nas várias situações climáticas. Como referido no estudo geológico-geotécnico, recomenda-se a realização das seguintes medidas:
- Execução de valetas de crista e de banquetas, com a função de protecção dos taludes de escavação, relativamente aos fenómenos de ravinamento e instabilidades provocadas pela infiltração de água para o interior dos maciços.
 - Construção de valetas de plataforma profundas, revestidas nas zonas onde estejam previstos drenos de rebaixamento do nível freático, com a função de evitar a infiltração de água no pavimento e maciço inferior.
 - Construção de valetas de bordadura em aterros, com a função de evitar o ravinamento destes taludes.
 - Execução de órgãos de drenagem especiais do tipo “máscara drenante” e “esporão drenante”, em locais onde exista afluência de água aos taludes, que possa instabilizar os mesmos, quer por ravinamento, quer por erosão interna.
 - Execução de drenos de rebaixamento do nível freático, onde se verifique que o mesmo se encontra a um nível superior ao da plataforma.
 - Execução de valas drenantes transversais ou em espinha na camada inferior ao leito de pavimento das escavações onde se verifique a presença de água de origem subterrânea, nas proximidades da rasante.
 - Execução de valas drenantes transversais ou em espinha, em todas as zonas de transição aterro/escavação onde se verifique que o nível freático está próximo da superfície.
 - Execução de valas drenantes longitudinais e eventuais camadas drenantes, na fundação de aterros, onde se verifique a possibilidade de afluência de água. Deverá ainda proceder-se à devida drenagem do pé de talude dos aterros, evitando a acumulação de água nestes pontos;
 - Revestimento vegetal de todos os taludes com inclinação igual ou inferior a 1/1.5 (v/h).
 - De modo a evitar a contaminação dos órgãos de drenagem por materiais de fina granulometria, e com vista a prevenir fenómenos de erosão interna, deve ser sempre utilizada manta geotêxtil filtrante, com porometria e resistência adequadas ao tipo de aplicação em questão.
 - Todos os dispositivos de drenagem aplicados, devem conduzir as águas colhidas a pontos de drenagem natural, directa ou indirectamente, através de órgãos de recolha e condução de águas, garantindo a inexistência de zonas de deficiente escoamento que possam vir a causar eventuais prejuízos à obra.
 - Aquando da construção dos viadutos e pontes considerados deve, sempre que possível, ser colocada uma protecção no tabuleiro que retenha os resíduos de betão e outros resíduos que possam vir a ser produzidos.
 - A realização dos pilares deve ser realizada com o maior cuidado possível e de forma o mais contida possível de modo a minimizar a alteração do terreno envolvente aos pilares.
 - Nos pilares em se preveja a utilização de lamas bentoníticas deve garantir-se que não há espalhamento das lamas quer para o solo quer para as linhas de água de modo a evitar a sua impermeabilização.
 - Devem ser adoptados procedimentos adequados de tratamento e eliminação das lamas bentoníticas. Um dos processos mais comuns é a separação da fracção sólida e líquida, resultando água limpa (que poderá ser reutilizada em obra para rega de caminhos, por exemplo) e lamas espessas, que podem ser encaminhadas para o depósito de terras sobranes utilizado em obra, dado que se trata de um resíduo não perigoso, de acordo com o Código LER - Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março (código 10 500 –



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

lamas e resíduos de perfuração).

- p) Proceder à limpeza de linhas de água, drenagens, caminhos, campos agrícolas ou outros locais, especialmente quando em áreas não expropriadas, sempre que se verifiquem derrames, escorrências ou rejeições inadvertidas de polímeros.

B28. Implementar o Projecto de Integração Paisagística (PIP) (Volume 9, do Projecto de Execução).

B29. Para que seja possível a minimização das perturbações causadas pela emissão de poeiras e material particulado devem ser cumpridas, as seguintes recomendações:

- a) Limpeza regular dos acessos e da área afecta à obra, especialmente quando nela forem vertidos materiais de construção ou materiais residuais, no sentido de evitar a acumulação e a ressuspensão de poeiras, quer por acção do vento, quer por acção da circulação de maquinaria e de veículos afectos à obra.
- b) Aspersão regular e controlada de água, nomeadamente em dias secos, da área afecta à obra onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras (acessos não pavimentados, áreas de circulação de veículos e maquinaria de apoio à obra, zonas de carga, descarga e deposição de materiais de construção e de materiais residuais da obra, zonas de escavação, entre outros).
- c) Cuidados especiais nas operações de carga, descarga e deposição de materiais de construção e de materiais residuais da obra, especialmente se forem pulverulentos ou do tipo particulado, nomeadamente com o acondicionamento controlado durante a carga, a adopção de menores alturas de queda durante a descarga, a cobertura e a humedificação durante a armazenagem na área afecta à obra.
- d) Transporte cuidado de terras e outros materiais de construção, que deve ser feito em camiões com cobertura, de modo a reduzir as emissões de partículas.
- e) Deve ser utilizado betão e betão betuminoso pronto na realização das obras de construção, sempre que possível, procurando evitar a instalação destas centrais.

B30. Recomenda-se a elaboração de um programa de faseamento da obra de modo a minimizar o tempo de exposição de superfícies aos agentes erosivos.

B31. Nas zonas consideradas mais susceptíveis de sofrer impactes negativos na fase de construção, isto é, nas zonas com ocupação sensível ao ruído situadas na envolvente da Solução Alternativa Norte (entre cerca do km 9+000 e o km 9+200, lado direito do traçado; entre cerca do km 18+940 e o km 19+100, lado direito do traçado; e entre cerca do km 22+600 e o km 22+800, lado esquerdo do traçado) recomenda-se que as operações de construção, sobretudo as mais ruidosas, tenham lugar apenas no período diurno, conforme legislação em vigor.

B32. As actividades ruidosas só podem ter lugar para além daquele intervalo de tempo, nomeadamente no período nocturno, sábados, domingos e feriados, mediante licença especial de ruído a conceder, em casos devidamente justificados, pelas Câmaras Municipais abrangidas pelo projecto, conforme estabelecido no artigo 15º do Decreto - Lei nº 9/2007 de 17 de Janeiro de 2007.

B33. Os habitantes e os utilizadores de instalações situadas dentro de uma faixa de proximidade ao limite do traçado da via, de cerca de 200 m, deverão ser informados sobre a ocorrência das operações de construção. A informação deve incluir a hora de início das obras, o seu regime de funcionamento e a sua duração. Em particular, deverá especificar as operações mais ruidosas bem como o início e o final previstos. Deve, ainda, incluir informação sobre o projecto e os seus objectivos;

B34. Preservação da vegetação natural - Evitar a destruição da vegetação mais relevante, destacando-se a área ocupada por zonas de sobreiral (km ≈ 16+000 – 16+800 na Solução Alternativa Norte; e as zonas ribeirinhas e zonas adjacente (km ≈ 15+900 – 16+000 na Solução Alternativa Norte. Recomenda-se portanto, que a afectação destas áreas seja minimizada não sendo utilizadas como área de instalação de estaleiros ou de outras infra-estruturas associadas à obra e seja evitada a abertura de acessos que não sejam estritamente necessários. As áreas de instalação de eventuais estaleiros (além do já previsto no início dos traçados) devem preferencialmente ocorrer em zonas mais degradadas ou artificializadas, evitando-se ao máximo zonas naturais ou semi-naturais. Aconselha-se ainda a limitação da circulação de veículos pesados e de maquinaria ao menor número de trajectos possível dentro da área do projecto, evitando a conseqüente afectação da vegetação existente. No caso de existir necessidade de levar a depósito terras sobrantes, a selecção dessas zonas de depósito deve excluir as áreas onde possam ser afectadas espécies de flora protegidas por lei e zonas de vegetação mais relevante.

B35. Diminuição do risco de incêndio - Na fase de construção devem ser adoptados comportamentos com menor probabilidade de gerar focos de incêndio, nomeadamente, não deixar no local os resíduos verdes resultantes da desmatação, em especial, durante o período estival, devendo estes ser encaminhados rapidamente para os destinos finais, bem como a manutenção de faixas sem vegetação junto ao traçado. Deve ser interdita a queima a céu aberto de qualquer tipo de resíduos. No caso de ocorrência de incêndio, devem ser activados os



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

procedimentos de emergência adequados, constituindo-se o Plano de Emergência como um dos elementos integrantes do Plano de Acompanhamento Ambiental.

- B36.** Criar corredores de vegetação - Nas áreas de maior interesse florístico e conservacionista, a implementação de corredores visa a minimização do efeito de barreira promovendo a dispersão das populações vegetais tanto ao nível das sementes como de agentes polinizadores. Sugere-se o aproveitamento das PH's para este efeito, sendo que no âmbito do PIP que constitui o Volume 9 do Projecto de Execução foi já prevista a plantação de espécies na envolvente às PH's, também com a função de encaminhar os animais para as mesmas. Foi ainda reforçada a plantação em algumas zonas para assegurar a dispersão de sementes e de agentes polinizadores, nomeadamente: Solução Alternativa Norte: km 16+150 (biótopo – sobreiral).
- B37.** Relativamente ao lobo, considera-se importante, durante esta fase e na parte inicial do traçado, até ao km 9+000, limitar as perturbações aos locais estritamente necessários, através do condicionamento dos trabalhos de construção que impliquem maior perturbação (e.g. uso de explosivos) entre os meses de Maio e Agosto, inclusive.
- B38.** Recuperar o habitat nas zonas mais afectadas pela obra, sendo especialmente importante a vegetação ripícola e a vegetação mais desenvolvida associada às linhas de água.
- B39.** Devem ser adaptadas várias passagens para as dimensões mínimas de Larg. 7 m x 3,5 m Alt (Índice L x A/Long. = 0,75), de forma a permitir a passagem de fauna de maior porte, nomeadamente lobo, javali e corço. Assim, a PS8N e PA3N devem ser aumentadas para estas dimensões ou, em substituição da adaptação da PA3N, aumentar uma PH entre o km 7 e 8,4 para as dimensões indicadas. Também devem ser adaptadas para as estas dimensões as passagens PA5N, PS10N, PA7N, PA8N, PA11N, PS17N.
- B40.** As charcas afectadas pela construção do IC5 devem ser repostas nas proximidades e antes da sua destruição. A reposição deverá ser feita tendo em conta o número e a área das charcas destruídas e não podem ser construídas no interior dos nós.
- B41.** Devem ser colocados portões basculantes, ou outra estrutura adequada à fuga de animais do corredor vedado, próximos dos nós, em ambos os sentidos, dado serem os únicos locais onde a vedação não é completa.
- B42.** As terras sobranes devem ser disponibilizadas para utilização noutros lotes do IC5 ou para outros projectos, antes de ser levado a vazadouro definitivo. Os vazadouros definitivos devem ser preferencialmente locais já intervencionados e degradados.
- B43.** O(s) vazadouro(s) temporários ou definitivos não devem situar-se a menos de 500 m de passagens de fauna nem em linhas de água e devem ser objecto de recuperação paisagística.
- B44.** No caso de existirem zonas húmidas na proximidade da estrada (charcas, albufeiras), que possam servir como locais de reprodução de anfíbios, deve ser prevista a colocação ou adaptação de passagens hidráulicas para servirem como passagem para pequenos animais, nomeadamente pequenos mamíferos, répteis e anfíbios.
- B45.** As entradas e saídas das passagens hidráulicas quando em grande desnível, devem ser preferencialmente em rampa, evitando as caixas verticais e as escadas, para permitir a sua utilização por pequenos animais.
- B46.** Nas passagens hidráulicas que permanecem mais de 6 meses com água, devem ser criados passadiços secos para permitir a sua utilização como locais de atravessamento da estrada.
- B47.** As passagens hidráulicas devem ter chão liso, em cimento ou outro material.
- B48.** A desmatção e corte de vegetação arbórea, deve ocorrer fora do período de reprodução das aves (15 de Março a 30 de Junho).
- B49.** Devem ser naturalizadas as bermas dos caminhos nas proximidades das passagens superiores, inferiores e agrícolas, com a plantação de arbustos, para fomentar a sua utilização pelos animais.
- B50.** Devem ser plantadas árvores nas proximidades do traçado, nos troços planos ou em aterro, para obrigar as aves a voarem mais alto e não correrem o risco de colisão. As espécies a utilizar devem ser autóctones para a região.
- B51.** Deve ser elaborado um Plano de Recuperação Paisagística com recurso a plantas autóctones adaptadas às condições edafo-climáticas de cada troço do IC5 e à utilização pretendida. A manutenção e substituição dos exemplares deve ser assegurada durante 3 anos.
- B52.** Quer na fase de construção, quer na fase de recuperação paisagística, devem ser retirados os exemplares de espécies exóticas (de acordo com Decreto-Lei n.º 565/99, de 21 de Dezembro), em particular as invasoras, tais como Acacia e Ailanthus.
- B53.** Acompanhamento arqueológico permanente e presencial, durante as operações que impliquem movimentações de terras (desmatções, escavações, terraplanagens, depósitos e empréstimos de terras) quer



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

estas sejam feitas em fase de construção quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos ou desmatação. Este acompanhamento deve ser efectuado por um arqueólogo, por frente de trabalho, quando as acções inerentes à implementação do projecto não sejam sequenciais mas sim simultâneas.

- B54.** Prospeccção arqueológica após a desmatação das áreas de incidência do projecto que apresentavam reduzida visibilidade, áreas de estaleiros, áreas de empréstimo e depósito de terras, acessos e outras áreas funcionais da obra que não tenham sido prospectadas nesta fase de avaliação.
- B55.** Antes da obra ter início deve ser apresentado e discutido, por todos os intervenientes, o Plano Geral de Acompanhamento Arqueológico.
- B56.** Os resultados obtidos no decurso da prospeccção e do acompanhamento arqueológico podem determinar, também, a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). 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 as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar.
- B57.** Sinalizar e vedar as ocorrências que se situem até 100m da área de intervenção do projecto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação. As ocorrências situadas a menos de 50m da área de intervenção deverão ser vedadas com painéis.
- B58.** Pinhal do Norte 3 (nº 12): Sondagens arqueológicas de diagnóstico manuais numa fase anterior ao início dos trabalhos com uma área total de 80 m². Caso as sondagens revelem a existência de contextos arqueológicos conservados deve ser realizada uma intervenção arqueológica em área, nas zonas afectadas directamente pelo projecto.
- B59.** Figueirinha 1 (nº 6): Levantamento pormenorizado da Alminha e posterior trasladação concretizado da seguinte forma: limpeza geral do edificado; registo fotográfico exaustivo; descrição completa da arquitectura, técnicas e materiais de construção; transporte cuidado da alminha, com acompanhamento arqueológico permanente.
- B60.** Os muros de suporte a construir devem ser revestidos de pedra da região, recomendando-se a utilização da pedra utilizada nos muros dos socalcos destruídos pela obra, por forma a minimizar o enorme impacte na paisagem que estes muros apresentam.
- B61.** Recomenda-se que, na construção dos viadutos, a área de trabalho seja restringida ao mínimo, correspondente à projecção da estrutura da plataforma.
- B62.** Na construção da ponte sobre o rio Tua e na construção das restantes pontes e viadutos, a área de trabalho deve ser restringida ao mínimo, correspondente à projecção da estrutura da plataforma.
- B63.** Na construção da ponte e dos viadutos deve ter-se o máximo cuidado para não afectar as galerias ripícolas, em especial no atravessamento do rio Tua.
- B64.** A camada superficial dos solos da RAN que vierem a ser ocupados pela implantação do projecto deverá ser decapada para posterior utilização no revestimento dos taludes das estradas.
- B65.** Antes da entrada em funcionamento da nova via, devem estar adequadamente restabelecidas as ligações
- B66.** Caso venham a ser identificadas áreas de pinheiro bravo afectadas pelo nemátodo do pinheiro, a gestão destas áreas, o abate de pinheiro e a utilização de material lenhoso deve ser efectuado segundo as normas e orientações definidas na legislação em vigor relativa a esta matéria.
- B67.** Na fase de obra deve ser dada prioridade ao mercado local relativamente ao recrutamento de trabalhadores e aquisição de bens e serviços.
- B68.** Nas zonas de intersecção da rede viária, devem ser aplicadas as necessárias medidas de segurança e devem ser divulgados, com a necessária antecedência e clareza, os desvios de trânsito, as alterações na circulação rodoviária e pedonal e a eventual realocação de paragens de transportes públicos.
- B69.** Devem ser reparados, atempadamente, os danos verificados em edificações e infra-estruturas, no decurso das actividades associadas à obra.
- B70.** Igualmente, devem ser contemplados processos de compensação aos proprietários e arrendatários das áreas agrícolas ou florestais afectadas, quer por ocupação ou utilização temporária, quer pelas áreas a expropriar.
- B71.** Implementação do definido no Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD). O PPGRCD deve estar disponível no local da obra, para efeitos de fiscalização pelas entidades competentes, e ser do conhecimento de todos os intervenientes na execução da obra.
- B72.** Deve ser efectuada a balizagem dos elementos componentes e complementares da via em causa, que se enquadrem nas definições de obstáculo à navegação aérea previstas na Circular de Informação Aeronáutica



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

nº.10/03, de 06 de Maio. Deve, ainda, ser estabelecido um programa de monitorização e manutenção, tendo em vista assegurar a sua permanente bom estado e funcionamento ininterrupto.

- B73.** Elaborar o plano de Segurança/Emergência para a ocorrência de acidentes ou outras situações de emergência.
- B74.** Equacionar as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos de socorro a envolver em situações de acidente/emergência.
- B75.** Os trabalhos a desenvolver no âmbito do projecto não devem comprometer a operacionalidade de acções de Protecção Civil e Socorro devendo ficar asseguradas as ligações aos núcleos populacionais existentes ao longo do traçado.
- B76.** Remover de modo controlado todos os despojos das acções de desmatação, desflorestação, corte ou decote de árvores. Estas acções devem ser realizadas fora do período crítico de incêndios florestais.
- B77.** Adotar medidas de segurança de modo a que, a manobra de viaturas e o manuseamento de determinados equipamentos, não venha a estar na origem de focos de incêndio.
- B78.** Garantir, como medida preventiva de situações hidrológicas extremas, quando o traçado previsto atravessasse linhas de água, 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.

FASE DE EXPLORAÇÃO

- B79.** Informar o Serviço Municipal de Protecção Civil sobre a implementação do projecto de modo a proceder à eventual actualização do Plano Municipal de Emergência e Plano Municipal de Defesa da Floresta contra incêndios.
- B80.** Assegurar a limpeza anual, por supressão local, de material existente numa faixa lateral de terreno confinante com a rede viária de modo a garantir a existência de uma faixa de segurança de largura inferior a 10 metros, designadamente através do cumprimento do Sistema de Defesa da Floresta contra Incêndios.
- B81.** Os órgãos de drenagem deverão ser periodicamente sujeitos a uma limpeza de modo a minimização situações de colmatagem e inundação.
- B82.** Deve ser mantido em boas condições o revestimento vegetal que vier a ser executado, como forma de protecção contra a erosão, como por exemplo nas espaldas dos taludes de aterro e escavação, bem como na envolvente das bocas de descarga das PH.
- B83.** Tal como na fase de construção, também na fase de exploração, em caso de acidente, onde se verifique uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, deverão ser avisadas imediatamente as entidades responsáveis.

C) Programas de Monitorização

D1 – Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos

Este plano tem como principal objectivo a avaliação da qualidade e da quantidade das águas subterrâneas e superficiais na área de desenvolvimento do Lote 6.2 e da sua evolução face aos impactes causados pela construção e pela entrada em funcionamento da estrada em estudo.

Assim, o plano deverá permitir avaliar e confirmar a eficácia das medidas de minimização dos impactes negativos previstos nos recursos hídricos; detectar a violação de limites estabelecidos na legislação ambiental em vigor; equacionar a necessidade de implantar medidas adicionais e introduzir outras correctivas; verificar o funcionamento da drenagem transversal e longitudinal do sublanço; e finalmente, obter informação adicional que poderá ser utilizada posteriormente quer na reavaliação dos impactes, quer na redefinição das medidas minimizadoras propostas.

Assim, deverá ser seguido o Plano de Monitorização proposto no Estudo de Impacte Ambiental (EIA), salientando-se o seguinte:

- Para a realização da caracterização da situação de referência, deverá ser realizada uma campanha de monitorização imediatamente antes do início da fase de construção.
- A monitorização durante a fase de construção deverá realizar-se durante todo o período de construção faseada por três períodos:
 - Uma campanha no período seco (de modo a caracterizar o pior cenário) – a realizar preferencialmente entre os meses de Julho e Agosto;
 - Uma campanha no período crítico (no início das primeiras chuvadas, após o período seco) – a realizar aquando da ocorrência das primeiras chuvadas após o período seco;
 - Uma campanha no período húmido (de modo a caracterizar o cenário de maior escoamento) – a realizar preferencialmente entre os meses de Dezembro e Janeiro.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- A monitorização durante a fase de exploração deverá realizar-se durante os 2 primeiros anos da fase de exploração, faseada por três períodos:
 - Uma campanha no período seco (de modo a caracterizar o pior cenário) – a realizar preferencialmente entre os meses de Julho e Agosto;
 - Uma campanha no período crítico (no início das primeiras chuvadas, após o período seco) – a realizar aquando da ocorrência das primeiras chuvadas após o período seco;
 - Uma campanha no período húmido (de modo a caracterizar o cenário de maior escoamento) – a realizar preferencialmente entre os meses de Dezembro e Janeiro.
 - Após os 2 anos de monitorização, deverá ser avaliada a pertinência de manter o plano de monitorização. Caso se justifique deverá ser redefinida a duração e a periodicidade do mesmo.

D2 – Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro

Deverá ser implementado o Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro, conforme proposto no EIA, tomando em consideração as seguintes directrizes:

O Programa de Monitorização de Ruído deverá desenvolver-se em duas fases correspondentes aos trabalhos de construção e à evolução da exploração do traçado.

Fase de construção

- Registo dos espectros do ruído em cada local de interesse, expressos por bandas de frequências de 1/3 de oitava, emitido pelos equipamentos e máquinas durante a ocorrência das operações mais ruidosas, assim como identificação da ocorrência de componentes impulsivas no ruído emitido por esses mesmos equipamentos e máquinas.

- A frequência das amostragens deverá ser agendada em função da calendarização das actividades de construção e equipamentos e máquinas a utilizar.

Fase de exploração

- Medição do ruído relativo aos indicadores L_d, L_e, e L_n para os correspondentes períodos regulamentares (diurno, entardecer e nocturno), os quais permitirão a determinação do indicador de ruído global L_{den} e a avaliação da correspondente observância regulamentar.

- A frequência da monitorização deverá integrar uma avaliação antes da entrada em funcionamento do troço projectado, nos primeiros 6 meses após a sua entrada em funcionamento, e de 5 em 5 anos, ou sempre que se alterem os pressupostos do presente estudo.

Para cada processo de monitorização enquadrado por este plano, deverá ser emitido o respectivo relatório, de acordo com o recomendado na Portaria 330/2001, de 2 de Abril.

D3 – Plano de Monitorização dos Sistemas Ecológicos

O Plano de Monitorização do factor ambiental Sistemas ecológicos deverá ser revisto e definido tomando em consideração o Parecer do ICNB, constante do Anexo III do Parecer da CA, e remetido para a Autoridade de AIA, após aprovação pelo ICNB.

D4 – Plano de Monitorização da Qualidade do Ar

Caso o Volume de tráfego médio diário anual (VMDA) exceda em 50% o valor considerado no EIA, deverá ser efectuado um Plano de Monitorização da Qualidade do Ar, de forma a avaliar o cumprimento dos valores legislados, e no caso de ultrapassagem, deverão apresentar medidas de forma a mitigar os impactes causados.

Validade da DIA:	23 de Abril de 2012
-------------------------	---------------------

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 932/2010 (2.ª série), publicado no Diário da República de 14/01/2010)
--------------------	--

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 E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do Procedimento de AIA:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Análise global do EIA de forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, e do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.• Solicitação de informação complementar ao proponente no sentido de serem clarificadas algumas questões sobre vários factores ambientais, para além da reformulação do Resumo Não Técnico.• Análise sectorial do EIA, complementada com a consulta dos instrumentos de gestão territorial em vigor para a área em estudo. Na avaliação da conformidade e análise técnica do EIA, as apreciações técnicas específicas foram asseguradas pelas entidades que integram a CA, no âmbito das respectivas competências e segundo a seguinte distribuição:<ul style="list-style-type: none">○ APA: Coordenação e Consulta Pública;○ ARH- do Norte: Recursos Hídricos;○ IGESPAR, IP: Património;○ CCDR-N: Uso do Solo, Ordenamento do Território, Socioeconomia, Qualidade do Ar e Sistemas Ecológicos;○ LNEG: Geologia, Geomorfologia;○ DRAP-N: Solos e Agricultura;○ LNEC – Ambiente Sonoro.• Solicitação de pareceres a entidades externas à CA, designadamente à Autoridade Florestal Nacional; Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, Energias de Portugal, S.A. e Entidade Regional da Reserva Agrícola do Norte (acordo com o estipulado no N.º 7, Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de Março), por forma a melhor habilitar a análise da CA naquelas áreas específicas.• Realização de uma visita de reconhecimento aos traçados da infra-estrutura em análise, no dias 10 e 11 de Fevereiro de 2010, em colaboração com técnicos da ASCENDI, S.A., da empresa projectista e da equipa que realizou o EIA.• Realização da Consulta Pública, que decorreu durante 31 dias úteis, de 23 de Dezembro de 2009 a 5 de Fevereiro de 2010, e análise dos seus resultados.• Realização de duas reuniões de trabalho, visando a verificação da conformidade do EIA, bem como a integração no Parecer da CA das diferentes análises sectoriais e específicas e dos resultados da Consulta Pública, para além da discussão das seguintes temáticas principais; objectivos do projecto, caracterização da situação existente, identificação e avaliação dos impactes e definição das medidas de minimização.• Definição de uma estrutura do Parecer da CA tendo em conta os pontos referidos anteriormente e demonstrativa das várias etapas do processo de avaliação, com ênfase na avaliação dos impactes e na definição de medidas de minimização tendo em vista a selecção da melhor alternativa, e orientada para o apoio à tomada de decisão.• Elaboração do Parecer Final da CA.• Preparação da proposta de DIA e envio para a tutela.• Emissão da DIA.
---	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p><u>Resumo dos pareceres das entidades externas consultadas:</u></p> <p>Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade</p> <p>De acordo com o parecer do ICNB, o EIA em causa apresenta uma falha muito grave ao não ter analisado a interacção deste projecto com o Aproveitamento Hidroeléctrico de Foz Tua (AHFT), dado que este projecto é datado de Agosto de 2009 e a DIA do AHFT é de 11/05/2009. Não só não foi realizada a análise de impactos cumulativos entre os dois projectos como nem sequer foi integrada a informação do EIA do AHFT relevante para a avaliação de impacte ambiental e escolha de alternativas do IC5. Assim, apesar de na avaliação ter sido feito algum esforço nesse sentido, considera-se desde já muito importante que os dois projectos sejam analisados em conjunto pelas respectivas empresas, nomeadamente no que se refere a medidas de minimização, compensação e planos de monitorização.</p> <p>No entanto, considera que ICNB que a análise do EIA do IC5 Lote 6.2, complementada com a análise do EIA do AHFT, permitiu concluir que a alternativa mais favorável, relativamente ao descritor sistemas ecológicos é a alternativa norte.</p> <p>O Parecer do ICNB consta do Anexo III do Parecer da CA, bem como encontra-se reflectido entre as páginas 50 e 53 deste último.</p> <p>Entidade Regional do Norte da Reserva Agrícola Nacional (ERNRAN)</p> <p>Refere a necessidade do proponente dirigir requerimento à ERNRRAN, salientando a forma como deverá fazê-lo.</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>Durante o consulta Pública, foram recebidos 12 pareceres/exposições, apresentados pelas entidades que a seguir se discriminam, dos quais se apresenta uma síntese:</p> <p>A) Entidades:</p> <ul style="list-style-type: none">• Direcção Geral de Energia e Geologia: <p>Comunica que não vê inconveniente na implementação do referido projecto, por não se verificar sobreposição da área do estudo, com áreas afectas a recursos geológicos com direitos concedidos ou requeridos.</p> <ul style="list-style-type: none">• ANA - Aeroportos de Portugal: <p>Informa que apesar de parte do Trecho do IC5 estar em área afectada às condicionantes aeronáuticas do aeródromo de Alijó, “<i>não é previsível</i>” que as infra-estruturas que compõem a referida via rodoviária interfiram com as mesmas.</p> <p>Muito embora seja necessária a balizagem dos elementos componentes e complementares da via em causa, que se enquadrem nas definições de obstáculo à navegação aérea previstas na Circular de Informação Aeronáutica nº.10/03, de 06 de Maio, salienta-se a previsibilidade de impactes paisagísticos daí resultantes. Deverá ainda ser estabelecido um programa de monitorização e manutenção, tendo em vista assegurar a sua permanente bom estado e funcionamento ininterrupto.</p> <ul style="list-style-type: none">• ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações: <p>Refere que em resultado da análise à zona onde incide o projecto em apreço, na perspectiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre essa zona, decorrentes da existência de servidões radioelétricas constituídas ou em vias de constituição, ao abrigo do Decreto-Lei nº. 597/73, de 07 de Novembro, se verificou não estar essa zona, presentemente sujeita a qualquer condicionamento decorrente da existência de ligações hertzianas ou centros radioelétricos, com servidão radioelétrica associada, assim não coloca objecção à implementação do projecto em causa.</p> <ul style="list-style-type: none">• Turismo de Portugal: <p>Salienta o contributo deste projecto para a melhoria das acessibilidades à região do Douro, um dos pólos de desenvolvimento turístico previstos no Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT), assumindo, por esta via, um impacte positivo significativo para o sector do turismo. Não se estimam potenciais impactes negativos em</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

empreendimentos turísticos existentes ou previstos, nas tipologias em que o Turismo de Portugal intervém no procedimento de licenciamento.

• **ANPC - Autoridade Nacional de Protecção Civil:**

Refere diversos aspectos a serem tidos em conta e contemplados, ao nível das várias fases do Projecto, na Declaração de Impacte Ambiental, tendo os mesmo sido considerados.

B) Autarquias:

• **Câmara Municipal de Alijó**

Refere o inegável interesse regional e nacional de que se reveste a Concessão do Douro Interior, salientam a mais-valia da Solução Norte (via Caldas de Carlão), comparativamente à Solução Sul (via Amieiro), face aos previsíveis impactes negativos decorrentes da materialização do traçado da Solução Sul, com a localização da ponte do Rio Tua, sobre uma zona de elevada sensibilidade paisagística e ambiental, conforme opinião desfavorável, expressa por parte da freguesia de Amieiro, directamente afectada por esses impactes negativos. Ao invés a freguesia de Carlão, mostrou-se altamente motivada e defensora desta Solução Norte pela expectativa de melhoria das suas condições de acessibilidade, nomeadamente às Termas de Carlão.

• **Câmara Municipal de Carrazeda de Ansiães**

Verifica que a solução alternativa Norte permite a introdução de um Nó de ligação à E.N.314-1 junto à localidade de Brunheda.

Esta solução melhora a acessibilidade às Caldas de S. Lourenço, Codeçais e Pereiros no município de Carrazeda de Ansiães e às Termas de Carlão no município de Murça e a Abreiro no Município de Mirandela.

A introdução de um Nó com a EN 314-1 é fundamental pois melhora as acessibilidades dos municípios atrás mencionados sem reduzir as acessibilidades às localidades de Amedo, Areias e Zedes uma vez que a via construída pela Câmara de Carrazeda de Ansiães asseguram em boas condições a ligação com estas localidades.

Refere que o suprimento do Nó de Pombal a favor de um Nó com a EN 314-1 para além de aumentar a acessibilidade a um maior número de localidades reduz o impacto social/económico que a implantação deste Nó acarreta para a localidade de Areias dado a sua implantação se situar numa zona maioritariamente de explorações agrícolas que são a base económica daquela localidade.

Solução Norte apresenta vantagens quer na melhoria nas acessibilidades (Caldas de Carlão e S. Lourenço) bem como em projectos de requalificação, os quais se pretende que venham a ter papel preponderante no desenvolvimento económico nos respectivos municípios

Concluiu a sua opção pela solução Norte sendo factor decisivo a inclusão do Nó com a EN 314-1 junto à localidade de Brunheda.

• **Juntas de Freguesia de Amedo, Pereiros, Pombal e Pinhal do Norte**

Manifestam a preferência pela solução Norte, salientando como imprescindível a introdução de um nó de ligação na EN 314-1, junto à localidade de Brunheda. Mesmo com a anulação do "Nó de Pombal".

D) Particulares (Sr. Luiz Manuel Sousa Vieira):

Considera que o projecto de execução apresentado revela muitas insuficiências.

No entanto, a Alternativa Norte é aquela que deverá ser construída face aos elevados custos da Alternativa Sul e ao facto de ser mais limitada em termos de integração no desenvolvimento local e de serviços à população e utentes mais limitados.

Contudo, indica as alterações que considera que o projecto de execução deve integrar; caso contrário, considera-o completamente inaceitável.

De acordo com a CA, muitas das propostas apresentadas constituem alterações ao projecto de execução as quais não se encontram em avaliação. Algumas das medidas propostas não se enquadram na responsabilidade do proponente, nomeadamente a n.º 11. Outras medidas encontram-se já previstas nas medidas de minimização propostas



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p><u>em anexo ao parecer da CA.</u></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 Final da CA e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos que a justificam.</p> <p>O IC5 integra-se na Rede Nacional Complementar, conforme definido no Plano Rodoviário Nacional, com desenvolvimento entre Póvoa do Varzim e Miranda do Douro e tendo como pontos intermédios de passagem Famalicão, Guimarães, Fafe, Vila Pouca de Aguiar, Murça, Vila Flôr, Alfândega da Fé e Mogadouro.</p> <p>O projecto do IC5 – lanço IP4/IP2, com cerca de 46 km, foi sujeito a procedimento de AIA em 2003. Segundo a concessionária, no desenvolvimento do traçado em Projecto de Execução e tendo por base a solução aprovada em AIA, verificaram-se algumas dificuldades construtivas, bem como algumas situações de risco especialmente na zona de travessia do rio Tua. A ponte projectada apresenta um comprimento de 780m e uma altura máxima de 200m, e consequentemente um elevado custo. Assim, a concessionária decidiu estudar traçados alternativos, ainda que isso implicasse sair do corredor aprovado em sede de AIA, o que levou à realização de um novo procedimento de AIA.</p> <p>O Trecho Carlão / Pombal - Lote 6.2 do IC5 em avaliação, localiza-se no concelho de Alijó (freguesias de Pegarinhos, Carlão e Amieiro), distrito de Vila Real e no concelho de Carrazeda de Ansiães (freguesias de Pinhal do Norte, Pombal e Amedo), no distrito de Bragança.</p> <p>Foram estudadas duas Soluções Alternativas (Solução Norte e Solução Sul) para o Trecho do IC5 a desenvolver entre Carlão (km 7+000) e o Nó de Pombal.</p> <p>As duas soluções apresentam uma caracterização de ocupação do solo muito similar, de orografia acidentada, com predominância, essencialmente, de culturas anuais, olival, vinha, floresta de produção e protecção e matos.</p> <p>A área em estudo apresenta baixo grau de concentração urbana, onde a população está distribuída por lugares de pequena dimensão. A maior parte da população reside em lugares com menos de 500 habitantes e onde os principais aglomerados são as sedes de concelho, não ultrapassando os 2 500 habitantes.</p> <p>Os principais impactes positivos do projecto prendem-se essencialmente com os objectivos do IC5, que, quando completo, assegurará a ligação entre o IC1, em Póvoa do Varzim, e a fronteira espanhola, em Miranda do Douro, promovendo ainda, a articulação com o IP4 e o IP2, melhorando as acessibilidades no interior do país e em particular nos concelhos da região nordeste de Trás-os-Montes.</p> <p>Importa, também, referir que, globalmente, o conjunto de condicionantes, bem como das restantes condições constantes da presente DIA, podem contribuir para a minimização dos principais impactes negativos.</p> <p>Da análise comparativa das soluções estudadas para o IC5 - Lanço Murça (IP4) / Pombal - Trecho Carlão / Pombal - Lote 6.2, verifica-se que a Solução Norte se apresenta menos desfavorável para os seguintes 5 factores ambientais: Geologia e Geomorfologia, Solos e Uso do Solo Agrícola, Ecologia, Sócio-economia e Ordenamento do Território. Já a Solução Sul apresenta-se menos desfavorável para os seguintes três factores ambientais: Ambiente Sonoro, Património e Recursos Hídricos.</p> <p>No que diz respeito à Consulta Pública salienta-se que nenhuma das entidades participantes se opõe à realização do projecto, sendo que todas as autarquias que remeteram exposições manifestam preferência pela Solução Norte, solução admitida como preferencial também pelo único cidadão participante da Consulta Pública.</p> <p>Quanto ao parecer do ICNB, este conclui que a alternativa mais favorável,</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

relativamente ao descritor sistemas ecológicos, é a Solução Norte, pelas razões seguidamente enumeradas, apresentando no entanto um conjunto de medidas, condicionantes e planos que deverão ser adoptados:

- menor afectação de habitats com interesse para a conservação (inclusive, possivelmente, de habitats prioritários de acordo com o EIA do AHFT).
- menor efeito de fragmentação de habitats e de populações da fauna, quer resultante do IC5 quer de projectos complementares à construção do mesmo
- solução com menor valor ecológico, tendo em conta as aves, quirópteros e invertebrados
- menor ou nula interacção com medidas compensatórias resultantes do AHFT (que atestam o maior valor natural da alternativa sul).

Salientam-se as seguintes questões relativamente à Solução Norte:

- Apresenta menor extensão do traçado implantado em encostas orientadas a norte e nascente, reduzindo deste modo a probabilidade de formação de gelo sobre a plataforma, e consequentemente a sinistralidade.
- Desenvolve-se em menor extensão em zonas de declive superior a 10º e está-lhe associado um menor volume de terras sobrantes.
- Apesar das ocorrências de projecto de maior gravidade se manifestarem em maior extensão em áreas de elevada sensibilidade da paisagem, prevê-se uma menor visibilidade das mesmas a partir dos pontos de maior concentração de população face à Solução Alternativa Sul, a que acresce um melhor balanço de terras que permite o recurso em menor grau a áreas de vazadouro com o consequente impacte paisagístico associado.
- Afecta menor área de Vinha Extreme, cultura de grande importância e à qual estão associados maiores investimentos, bem como menor área de Floresta de Protecção, onde se incluem os sobreirais, outros carvalhais e os castinçais, espécies de maior valor face às áreas de matos e de pinhal que predominam no território atravessado pelos traçados em análise (Ocupação Actual do Solo).
- Do estudo preliminar das acessibilidades à obra entretanto realizado, estas serão facilitadas no caso da construção da Solução Alternativa Norte, dada a maior presença de infraestruturas rodoviárias na sua envolvente, sendo este traçado acompanhado a maior ou menor distância pelas EM582, EN 314-1 e Via Intermunicipal, o que não acontece relativamente ao traçado da Solução Alternativa Sul. Em particular, os acessos para a construção da Ponte sobre o rio Tua, provocam maiores impactes na Solução Alternativa Sul, do que na Solução Alternativa Norte, pelas seguintes razões:
 - A implantação das vias de acesso implicará um maior movimento de terras, com necessidade de construção de taludes com maiores dimensões devido à maior inclinação das encostas.
 - Na Solução Norte, há um maior aproveitamento de caminhos existentes, bastando o seu alargamento em troços significativos.
 - Os acessos à Solução Sul implantam-se sobre áreas mais sensíveis do ponto de vista do coberto vegetal, implicando mesmo o abate significativo de área de sobreiros.
- A Solução Alternativa Norte possibilita o desenvolvimento futuro de novas acessibilidades regionais, nomeadamente a partir da possibilidade de introdução de um novo Nó de ligação na zona de Brunheda. Este eventual nó, apenas viável caso se opte pela Solução Alternativa Norte, além de promover a acessibilidade às Termas de Carlão e de S. Lourenço, beneficiaria as populações localizadas a norte da via onde se incluem aglomerados já pertencentes ao concelho de Murça, contribuindo este trecho do IC5 para servir mais um concelho, constituindo uma real mais-valia em termos de acessibilidades locais e regionais.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o Projecto de Execução do "IC5 - Lanço Murça (IP4) / Pombal - Trecho Carlão / Pombal - Lote 6.2", poderá ser aprovado, designadamente a sua Solução Norte, desde que cumpridas



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	todas as condições constantes da presente DIA.
--	--