

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Avaliação de Impacte Ambiental n.º 2865

Linha Ponte de Lima – Vila Nova de Famalicão, a 400 kV
(Troço Intermédio)

Setembro de 2016

Título: Relatório de Consulta Pública
AIA2865
Linha Ponte de Lima – Vila Nova de Famalicão,
a 400 kV (Troço Intermédio)

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Augusto Serrano

Data: Setembro de 2016

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PROJETO	3
3. LOCALIZAÇÃO	4
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	5
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA.....	5
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO.....	5
7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	6
8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	8

ANEXO I

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, procedeu-se à Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental do projeto da “Linha Ponte de Lima – Vila Nova de Famalicão, a 400 kV (Troço Intermédio)”.

O proponente do projeto é a REN – Rede Elétrica Nacional, SA e a entidade licenciadora deste projeto é a DGEG – Direção-Geral de Energia e Geologia.

2. O PROJETO

O projeto corresponde ao troço intermédio da Linha Ponte de Lima – Vila Nova de Famalicão, a 400 kV (troço intermédio), que se desenvolve entre os apoios 18 (exclusive) e 66 (exclusive) da referida linha, para o qual foram definidas 2 alternativas de traçado:

- Alternativa A: Solução de traçado que inclui a opção pelo troço 2A, com cerca de 23,5 km e 47 apoios,
- Alternativa B: Solução de traçado que inclui a opção pelo troço 2B, com cerca de 22,5 km e 53 apoios.

As alternativas de traçado da LPTL.VNF, entre os apoios 18 e 66, foram definidas no interior dos troços T9, T10A, T11, T12B, T13 e T15 aprovados na DIA (alternativa A) e no interior do corredor B (alternativa B).

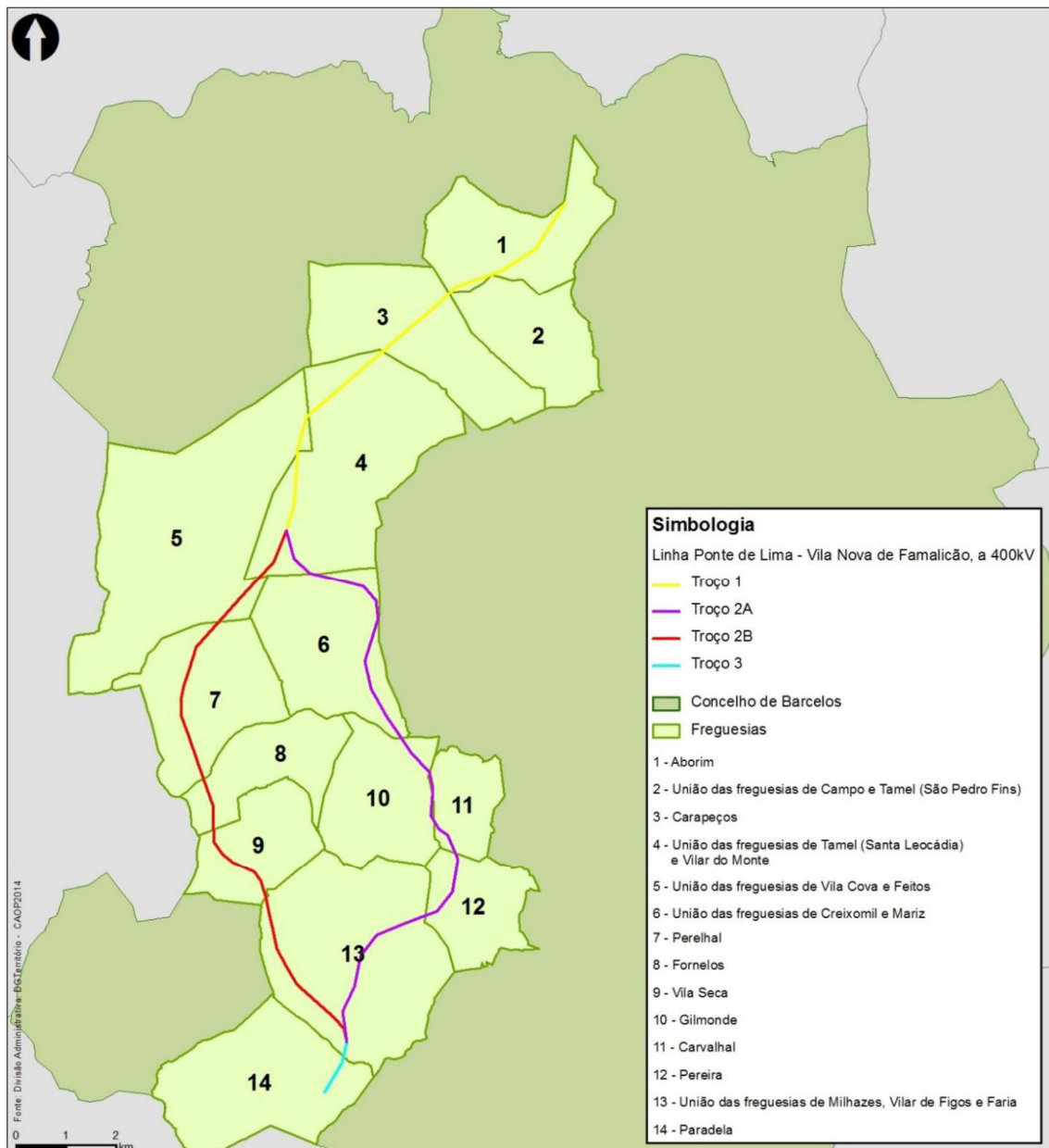
Do ponto de vista técnico, a LPTL.VNF integrada no projeto a que se refere o presente EIA é constituída por elementos estruturais e equipamento normalmente usados em linhas dos escalões de tensão de 400 kV, nomeadamente:

- 2 Cabos condutores por fase, em alumínio-aço, do tipo ACSR 595 (Zambeze);
- 2 Cabos de guarda, um convencional, em alumínio-aço, do tipo ACSR 153 (Dorking) e outro, do tipo OPGW, possuindo características mecânicas e elétricas idênticas ao primeiro;
- Isoladores de vidro temperado do tipo U160BS;
- Cadeias de isoladores e acessórios adequados ao escalão de corrente de defeito máxima de 50 kA;
- Apoios reticulados em aço das famílias “DL”;
- Fundações dos apoios constituídas por quatro maciços independentes formados por uma sapata em degraus e uma chaminé prismática;
- Circuitos de terra dos apoios dimensionados de acordo com as características dos locais de implantação.

3. LOCALIZAÇÃO

O projeto em estudo implanta-se geograficamente na região Norte, na sub-região do Cávado, e insere-se no distrito de Braga, no concelho de Barcelos e nas freguesias: Aborim; Carapeços; Carvalhal; Fornelos; Gilmonde; Paradela; Pereira; Perelhal; Vila Seca; União das freguesias de Campo e Tamel (São Pedro Fins); União das freguesias de Creixomil e Mariz; União das freguesias de Milhazes, Vilar de Figos e Faria; União das freguesias de Tamel (Santa Leocádia) e Vilar do Monte; União das freguesias de Vila Cova e Feitos.

Figura 1 – Enquadramento administrativo do projeto



Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Dando cumprimento ao preceituado no art.º 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a Consulta Pública decorreu durante 20 dias úteis, de 22 de agosto a 16 de setembro de 2016.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
- Câmara Municipal de Barcelos

Encontrando-se, também, disponível para consulta em www.apambiente.pt e em WWW.PARTICIPA.PT.

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios na CCDR-Norte, Câmara Municipal de Barcelos e nas seguintes Juntas de Freguesia: Aborim; Carapeços; Carvalhal; Fornelos; Gilmonde; Paradela; Pereira; Perelhal; União das freguesias de Campo e Tamel (São Pedro Fins); União das freguesias de Creixomil e Mariz; União das freguesias de Milhazes, Vilar de Figos e Faria; União das freguesias de Tamel (Santa Leocádia) e Vilar do Monte; União das freguesias de Vila Cova e Feitos; Vila Seca.
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social que constam no Anexo I;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de ofício circular às ONGA constantes no RNOE.

7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas **78 exposições e um abaixo-assinado** das seguintes entidades e particulares:

Juntas de Freguesia abrangidas pelo projeto (Barcelos):

- Carapeços;
- Pereira;
- Campo e Tamel (São Pedro Fins);
- Vila Seca;
- Milhazes, Vilar de Figos e Faria;
- Vila Cova e Feitos

Juntas de Freguesia não abrangidas pelo projeto (Barcelos):

- | | |
|--|--------------|
| - Durrães e Tregosa | - Barqueiros |
| - Galegos Santa Maria | - Lama |
| - Areias de Vilar e Encourados | - Oliveira |
| - Barcelos, Vila Boa e Vila Frescaíña (São Martinho e São Pedro) | - Manhete |
| - Fragoso | - Roriz |
| - Moure | - Cristelo |
| - Aldreu | - Carvalhas |
| - Chorrente, Góios, Courel, Pedra Furada e Gual | - Bulagães |
| - Sequeade e Bastuço (São João e Santo Estevão) | - Adães |
| - Viatodos, Grimancelos, Minhotães e Monte Fralães | - Silva |
| - Silveiros e Rio Covo (Santa Eulália) | - Martim |
| - Carreira e Fonte Coberta | - Alvelos |
| - Rio Covo Santa Eugénia | - Remelhe |
| - Galegos São Martinho | - Pousa |
| - Alheira e Igreja Nova | - Arcozelo |
| - Tamel São Veríssimo | - Cambezes |
| - Areias São Vicente | - Ucha |
| - Abade de Neiva | - Airó |
| - Gamil e Midões | - Várzea |
| - Barcelinhos | - Lijó |
| | - Cossourado |

Câmaras Municipais:

- Barcelos

Outras Entidades:

- Partido Socialista – Secção de Barcelos;
- Amigos da Natureza – Associação de Defesa do Meio Ambiente de Creixomil;
- LIMASEG – Mediação de Seguros, Lda;
- Ribeiro Lima Unipessoal, Lda;

Particulares:

- Carlos Baltazar;
- Luis Manuel Soares Maço;
- Paulo Rodrigues;
- Sónia Gomes;
- Américo Miranda da Silva;
- Ana carvalho;
- Marlene Martins Araújo;
- Salete Carreira Miranda de Sousa;
- Rosa Maria Miranda Barros Silva;
- Paulo José Martins de Faria;
- Maria Madalena Miranda Barros da Silva Costa;
- Joaquim José Martins de Sousa;
- Daniel Silva Faria;
- António Miranda Barros da Silva;
- Alberto Miguel Agra Azevedo Costa;
- Alcindo de Oliveira Lima;
- João Tiago Araújo Viana;
- Luís Carlos Gomes Gonçalves;
- Abílio Vieira do Vale Pereira;
- José Brito Faria;
- Domingos Ribeiro de Lima;
- Manuel Amorim Cardoso;
- Maria Coelho Amorim;
- Maria Manuela Fernandes Craveiro;
- António Virgílio Garrido Ramos;
- Carlos Mendes Vale Lima;
- Abaixo-assinado de habitantes da freguesia de Balugães, subscrito por 304 cidadãos;

8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Câmara Municipal de Barcelos mostra-se totalmente contra o projeto entendendo que tal como se apresenta provocará diversas alterações irreparáveis, nomeadamente:

- Agrava de forma desproporcionada o interesse por um ambiente sadio e ecologicamente equilibrado, sendo de considerar os efeitos nefastos para a saúde pública designadamente os resultantes da exposição da população aos campos eletromagnéticos e pelo ruído. O EIA omite as possíveis implicações para a saúde das populações e não segue o princípio da precaução recomendado pela OMS.
- A proposta de traçado não minimiza o impacto fortemente negativo ao nível urbano, estético e paisagístico dado que a maior parte da linha encontra-se implantada ao longo das cumeadas, em terrenos abertos e de edificação dispersa, afetando significativamente zonas de forte acessibilidade visual, não privilegiando espaços contidos. Este traçado afetará irremediavelmente o enquadramento natural e paisagístico da cidade de Barcelos.
- A alternativa 2A acarreta um impacto visual muito mais significativo, a ocupação de uma área total maior e com maior proximidade a recursos como sendo o património classificado ou o Caminho Português de Santiago. Incide igualmente sobre áreas ligadas ao tecido produtivo do concelho, nomeadamente industrial. No que concerne aos perímetros urbanos ambos os traçados incidem diretamente sobre solo urbano, com impactes mais negativos nos troços 2A e 3.
- Verifica-se sobreposição dos traçados com áreas integradas em UOPG, nomeadamente o Troço 1 (UOPG14), Troço 2A (UOPG6) e Troço 2B (UOPG23) condicionando desta forma a ação e as intervenções consideradas pertinentes para essa área.
- O espaço canal do troço 2A atravessa marginalmente bens imóveis classificados e ou em vias de classificação nomeadamente: ruínas do Castelo de Faria; Ermida de Nossa Senhora da Franqueira; Castelo de Faria; Igreja e Convento da Franqueira; Capelas da Via Sacra da Franqueira.
- Ao nível das áreas integradas em RAN, os maiores impactes verificam-se nos troços 2B e 3. O troço 2B atravessa a zona do concelho com maior aptidão agrícola, condicionando fortemente a produção agrícola e pecuária.
- Ao nível das áreas integradas em REN verifica-se que os troços 1 e 2A apresentam um impacto irreparável. Apesar de uma menor área afetada, os troços 2A e 2B apresentam igualmente um impacto significativo nos espaços florestais de produção.
- Não existe qualquer referência relativa à possibilidade de , no corredor, se optar por uma solução subterrânea.
- A decisão de delimitação inicial da área de estudo foi apoiada em pressupostos errados, podendo a concretização desta infraestrutura operar diretamente através da execução

de uma linha única entre Ponte de Lima – Pedralva – Vila Nova de Famalicão, uma vez que a articulação com Espanha ficou sem efeito.

O **Partido Socialista – Secção de Barcelos** discorda do traçado proposto considerando que:

- O projeto não salvaguarda as grandes condicionantes ambientais e agride os interesses da população.
- O traçado faz uma inflexão para atravessar o concelho de Barcelos ao invés de tentar uma passagem mais marginal, quer a Este quer a Oeste do concelho.
- Os pressupostos do EIA do eixo da Rede Nacional de Transporte entre Vila do Conde – Vila Fria B e a Rede Elétrica de Espanha a 400 Kv foram completamente alterados, tendo a articulação com Espanha ficado sem efeito a partir de 2014 e a REN já prever a construção de uma Linha dupla a 400 Kv entre Pedralva e a subestação de Ponte de Lima, não entendendo porque a REN não definiu nova área de estudo evitando a passagem massificada pelo concelho de Barcelos.
- Os traçados apresentados, inicial e alternativo, contrariam o interesse público concelhio ao nível do ordenamento do território e de valorização dos recursos endógenos e apresentam impactes negativos ao nível da ocupação do solo e para as populações.
- Os traçados propostos não garantem o afastamento ou minimização do atravessamento de zonas urbanas e atravessam zonas de edificação dispersa. Ferem o “direito à paisagem”, o enquadramento natural e paisagístico da cidade com consequências negativas para a política de desenvolvimento turístico, cultural e económico-social de Barcelos. Põe em causa o enquadramento natural de diversos imóveis classificados como Monumento Nacional ou de Interesse Público.
- Existem sobre-passagem de habitações e não é garantido um afastamento de 100m.
- Afeta áreas patrimoniais classificadas ou protegidas, nomeadamente o Caminho Português de Santiago comprometendo irreversivelmente a sua fruição e adulterando a paisagem. Tanto o Caminho Português de Santiago, como a sua variante da Franqueira, constam como troços de excelência em todos os roteiros internacionais de referência, estando em estudo a classificação do Caminho Português de Santiago como património mundial protegido pela UNESCO.
- Os bens imóveis classificados, bem como os inventariados, particularmente os arqueológicos ficam igualmente comprometidos.
- A desflorestação necessária para a implantação do canal em sonas de floresta, quando coincidente com áreas percorridas por incêndios, assim como a perigosidade de incêndio alta, contribui para que o solo não retenha as águas, contribuindo para maior risco das áreas a jusante.
- Implica efeitos nefastos para a saúde pública, designadamente os resultantes da exposição da população residente aos campos eletromagnéticos (ainda sem confirmação científica quanto á sua perigosidade).
- Os traçados não minimizam o impacte fortemente negativo do ponto de vista urbano, estético e paisagístico, dado que parte das LMAT encontram-se implantadas ao longo

das zonas de cumeada, em terrenos abertos e de edificação dispersa, não privilegiando espaços contidos.

- Esta infraestrutura poderá operar-se diretamente através da execução de uma linha única entre Ponte de Lima – Pedralva – V.N.Famalicão.

As Juntas de freguesia (não abrangidas pelo projeto): Durrães e Tregosa; Galegos Santa Maria; Areias de Vilar e Encourados; Barcelos, Vila Boa e Vila Frescaíña (São Martinho e São Pedro); Fragoso; Moure; Aldreu; Chorente, Góios, Courel, Pedra Furada e Gual; Sequeade e Bastuço (São João e Santo Estevão); Viatodos, Grimancelos, Minhotães e Monte Fralães; Silveiros e Rio Covo (Santa Eulália); Carreira e Fonte Coberta; Rio Covo Santa Eugénia; Galegos São Martinho; Alheira e Igreja Nova; Tamel São Veríssimo; Areias São Vicente; Abade de Neiva; Gamil e Midões; Barcelinhos; Lama; Oliveira; Manhete; Roriz; Cristelo; Carvalhas; Bulagães; Adães; Silva; Martim; Alvelos; Barqueiros; Remelhe; Pousa; Arcozelo; Cambezes; Ucha; Airó; Várzea; Lijó; Cossourado.

As Juntas de freguesia (abrangidas pelo projeto): Carapeços; Milhazes, Vilar de Figos e Faria; Campo, Tamel e São Pedro Fins; Pereira; Vila Cova e Feitos; Vila Seca.

A Associação de Defesa do Meio Ambiente de Creixomil – Amigos da Natureza; LIMASEG – Mediação de Seguros, Lda; Ribeiro Lima Unipessoal, Lda.

Os cidadãos: Joaquim José Martins de Sousa; Marlene Martins Araújo; Salete Carreira Miranda de Sousa; Rosa Maria Miranda Barros Silva; Paulo José Martins de Faria; Maria Madalena Miranda Barros da Silva Costa; António Miranda Barros da Silva; Daniel Silva Faria; Alberto Miguel Agra Azevedo Costa; Alcindo de Oliveira Lima; Domingos Ribeiro de Lima; Manuel Amorim Cardoso; Maria Coelho Amorim.

Mostram-se contra a instalação da LMAT e discordam em absoluto com o traçado proposto, considerando que o projeto afeta o ambiente e implica efeitos nefastos para a saúde pública, designadamente os resultantes da exposição da população residente aos campos eletromagnéticos (ainda sem confirmação científica quanto á sua perigosidade).

Salientam que a Linha condiciona a atividade de empresas instaladas, principalmente as que se dedicam a atividades turísticas.

Consideram que as soluções preconizadas e os critérios para a sua definição, não se encontram devidamente fundamentados.

Solicitam a emissão de parecer desfavorável ao projeto, considerando que a saúde pública é um bem inestimável e como tal impossível de valorizar e que a Freguesia em nada beneficia com o projeto, pois existem, atualmente, tecnologias que permitem avaliar outras alternativas que não afetam a vida de milhares de pessoas, pondo em causa a sua saúde, o património, o ambiente sonoro, a ecologia e a paisagem e a ocupação dos solos.

Para além das questões acima, as seguintes Juntas de Freguesia referem o seguinte:

- A Junta de Freguesia de Barqueiros considera ainda viável a possibilidade da linha passar enterrada na área do concelho ou então junto ao “corredor de segurança” da A28.

- A Junta de Freguesia de Vila Cova e Feitos refere que o espaço canal da linha afeta o património histórico e paisagístico, nomeadamente: Castro de S. Mamede; Penedo do Ladrão; Miradouro do Monte da Guarita; Ruínas da Capela de S. Mamede.

Refere a afetação da população dos lugares de Enxate e Portela assim como o principal património florestal da freguesia. Salienta a afetação de propriedades que verão o valor diminuído e a perda de rendimentos familiares dos seus proprietários.

- A Junta de Freguesia de Pereira refere que o traçado T2A percorre toda a extensão do Monte da Franqueira do lado nascente afetando a paisagem e: o principal ponto turístico e religioso da freguesia e do concelho, a ermida de Nossa Senhora da Franqueira, a qual conta com a maior peregrinação no concelho; as ruínas do Castelo de Faria; Convento dos Frades (Património Nacional); capelas dos Sete Calvários.

Considera que será também afetada a utilização dos parques de merendas situados no Monte da Franqueira e no Convento dos Frades. Salienta a afetação de propriedades que verão o valor diminuído e a perda de rendimentos familiares dos seus proprietários.

- A Junta de Freguesia de Vila Seca refere ainda o seguinte:
 - O traçado colide com zonas habitacionais, passando a 50m de algumas habitações, estando planeada a colocação dum poste no quintal duma habitação (59B);
 - Inviabiliza terrenos e construções projetadas e aprovadas pelo município (55B). A linha que liga a este posta passa a cerca de 50m entre duas habitações e um edifício industrial;
 - 80% do traçado está implantado sobre terrenos agrícolas de grande produção, diminuindo assim a capacidade das empresas agrícolas e expondo os trabalhadores a radiações eletromagnéticas;
 - Entre o poste 60B e o 58B o traçado acompanha a ribeira de Milhazes zona húmida e facilmente inundável;
 - Na área dos postes 60B, 61B e 62B existe uma Unidade Operativa de Gestão (UOPG23) e uma área contígua prevista para a criação duma zona industrial, que ficarão afetadas pela Linha;
 - Esta freguesia já é atravessada longitudinalmente pela autoestrada A11 e apresenta um passivo ambiental enorme na antiga pedreira donde foi extraída a pedra para o porto de mar de Póvoa de Varzim, a menos de um km da localização do traçado da linha. A menos de 100m do traçado encontra-se uma exploração de caulinos com vários hectares e crateras de grande profundidade.

Para além das questões referidas pelos cidadãos acima referidos, outros referiram ainda o seguinte:

António Virgílio Garrido Ramos, residente na freguesia de Vila Seca, refere que a linha sobre passa grande parte da sua vinha, sendo esta a sua única fonte de rendimentos. Considera que as radiações eletromagnéticas afetarão os trabalhadores diários, podendo levar a que alguns abandonem a exploração.

Este cidadão e **Maria Manuela Fernandes Craveiro, também residente em Vila Seca**, no que diz respeito à freguesia, salientam que esta já é atravessada longitudinalmente pela autoestrada A11 e apresenta um passivo ambiental enorme na antiga pedreira donde foi extraída a pedra para o porto de mar de Póvoa de Varzim, a menos de um km da localização do traçado da linha. A menos de 100m do traçado encontra-se uma exploração de caulinos com vários hectares e crateras de grande profundidade.

Salienta ainda que o traçado da linha encontra-se em mais de 80% em área agrícola cultivável e em reserva ecológica. Serpenteia a ribeira de Milhazes, zona húmida e facilmente inundável no inverno. Refere que existem habitações dentro do perímetro de segurança da linha, o que é um perigo permanente para a saúde dos habitantes.

Refere também que a cultura do melão casca de carvalho, cultivado na freguesia, poderá ser afetado pela linha, podendo levar ao abandono dos terrenos cultiváveis e conseqüentemente à diminuição da população ativa residente.

O traçado passa a cerca de 50m de distância de algumas habitações.

João Brito faria, residente em Vila Seca, apresenta os mesmos argumentos referidos pelos cidadãos acima e refere que estranhamente não existe nenhum estudo da Direção Geral de Saúde relativamente aos campos eletromagnéticos e que a Lei 30/2010 ainda não se encontra regulamentada, salientando que esta informação é determinante para uma avaliação correta do projeto. Refere a existência de vários estudos que apontam para os efeitos negativos dos campos eletromagnéticos para a saúde humana, nomeadamente a incidência de vários tipos de cancro.

Refere também que não se encontra definidos com exatidão os espaços urbanos bem como a dimensão de cada poste e os locais exatos de implantação dos mesmos.

Abílio Vieira do Vale Pereira (Vila Cova) é contra o projeto e refere que a Solução 2B o afeta diretamente, sendo que o apoio 44B fica na sua propriedade florestal adquirida para a produção intensiva de eucalipto, e que atualmente têm 5 anos de idade.

Independentemente da indemnização proposta, os impactes resultantes da ocupação do solo e das restrições ao seu uso são irreversíveis e irão afetar a produtividade florestal.

Salienta o perigo das radiações eletromagnéticas para a sua saúde e dos trabalhadores.

Luis Carlos Gomes Gonçalves (Vila Seca) solicita a alteração do traçado da Linha por forma a que o mesmo não cruze o prédio com características urbanas com licença para construção da sua habitação ou se situe a uma distância que ponha em causa a saúde e bens (lugar de Castelhão, freguesia de Vila Seca, confina com a EM205-1 que sucedeu à desclassificada EN205-1).

Salienta que a linha irá inviabilizar a construção prevista e licenciada e/ou outras futuras construções.

Carlos Baltazar considera que a linha tem de passar em algum local, e que assim sendo que seja adotada a solução agora proposta que praticamente apenas causa impactes negativos a nível florestal e de paisagem, afastando-se de habitações.

Luis Manuel Soares Maço é contra a construção da LMAT devido às consequências nefastas provocadas pela ocupação de solos de uso agrícola intensivo e destruição da floresta existente, o impacto visual principalmente no “penedo do ladrão” e no “monte de São Gonçalo”.

Mostra-se solidário com os proprietários dos terrenos rústicos e urbanos, nomeadamente as 8 habitações afetadas neste traçado, e com os outros que não sendo diretamente afetados passarão a ter a linha como vizinha sujeitos ao potencial acidente.

Sugere a apresentação de alternativas que assegurem uma construção que não prejudique os pontos supra citados.

Carlos Mendes do Vale Lima, residente em Vila Cova – Portelo (Rua da Ferrugem) refere que o traçado da linha é muito próximo à sua habitação e do aglomerado de cerca de 10 habitações, mostrando preocupação relativamente aos efeitos negativos para a saúde. Requer que seja considerada a possibilidade de encontrar um traçado alternativo que se afaste das habitações referidas.

Paulo Rodrigues salienta que nunca foi equacionada a hipótese do transporte pelo mar ou por terra mas de forma menos invasiva do ambiente, nomeadamente subterrânea. Refere que o EIA visa proteger a fauna e a flora assim como o património arquitetónico, contudo nunca são tidos em conta os impactes negativos no ser humano.

Sónia Gomes é contra a instalação da linha de muito alta tensão, nomeadamente do troço B. Considera que vai afetar toda a população, a natureza, a qualidade dos alimentos produzidos no quintal, a saúde e a qualidade de vida devido à exposição a radiações.

Com a exploração da linha ocorrerá a degradação da qualidade do ar associada à libertação de pequenas quantidades de ozono na superfície dos cabos condutores. Irá acentuar a saída da população. Solicita uma outra solução, nomeadamente o enterramento da linha.

Américo Miranda da Silva discorda do troço 2B, atendendo aos impactes negativos na saúde da população, na agricultura, ecologia, desvalorização dos imóveis e dos terrenos.

Ana Carvalho é contra a passagem da linha perto de habitações uma vez que coloca as populações em risco.

João Tiago Araújo Viana apresenta um conjunto de traçados alternativos designados por “Soluções Alternativas BCL” apresentando os prós e contras das soluções apresentadas pela REN e por si apresentadas.

Conclui o seu estudo referindo que uma translação mais para oeste do traçado da LMAT viria a trazer um maior equilíbrio e justiça na repartição de impactes pelos vários concelhos, não concentrando-os tanto no mesmo concelho. Apesar das soluções alternativas apresentadas afetarem outros municípios que anteriormente não eram afetados, consegue-se que essa afetação seja praticamente ao nível da fronteira com o concelho de Barcelos, ficando na mesma, esses concelhos vizinhos numa situação bem mais favorável do que o concelho de Barcelos, o qual continuaria a ser o mais afetado.

Verifica-se também que a distância às habitações aumentaria para valores mais seguros e confortáveis para dezenas de famílias, levando a uma melhor aceitação por parte de todos os intervenientes, como provavelmente poderá ser o caso.

Realça a importância de se estudarem todas as hipóteses de traçado de forma que não fiquem dúvidas quanto à escolha do traçado com os menores impactes sobre a vida das pessoas e do ambiente. Assim sendo, apresenta-se contra os traçados REN e apresenta várias alternativas, das quais salienta as BCL1 e BCL2 serem avaliadas.

Sugere-se a consulta mais detalhada ao estudo realizado por este cidadão, destacando-se as seguintes conclusões do mesmo:

- O traçado alternativo BCL2 traz um maior equilíbrio na implantação da linha a nível intermunicipal, pois, na parte central e a sul de Barcelos, os traçados desenvolvem-se na fronteira entre o município de Barcelos e os seus respetivos vizinhos. Desta forma, ao longo da fronteira, à partida nenhum município fica mais lesado do que o outro, criando-se uma maior equidade na distribuição dos impactes. Mesmo assim, o município de Barcelos é o mais afetado pelo atravessamento da LMAT, mas pelo menos não fica tão "sobrecarregado". Assim sendo, o traçado proposto BCL2 apresenta um traçado que espelha esta leitura global, pelo que a este nível apresenta-se como a melhor solução.
- Tendo em linha de conta a distância da linha LMAT às habitações, pode-se concluir que os traçados alternativos BCL poderão ser melhores, dado que se apresentam uma implantação cuja distância mínima a habitações ronda entre os 125m e os 200m (consultar o quadro 2). Ao seu invés, o traçado REN (por 2B), apresenta várias situações com distâncias mínimas na casa dos 60 a 80m, tendo inclusive uma situação de cerca de 50m. Nesta avaliação, verifica-se que a solução BCL1 apresenta um melhor traçado que a solução BCL2.
- Verifica-se que o traçado REN "sobrecarrega" a população de Vila Seca, zona que ficou marcada pela passagem da autoestrada A11. Verifica-se que o EIA, na análise acústica, detetou no ponto 6 em Vila Seca um incumprimento legal, pelo que uma implantação de uma LMAT viria a "sobrecarregar" essa localidade.
- Na mesma zona do item anterior, verifica-se uma implantação de 5 postes num desenvolvimento de cerca 1200m, o que perfaz um poste a cada cerca de 240m, criando-se um elevado impacte visual junto a 2 aglomerados populacionais de algum relevo, que com a passagem da A11 virão uma barreira ali surgir. Não seria justo para estas populações juntar a passagem da LMAT. Repartir os impactes consequentes da LMAT por outras localidades será legítimo.
- A alternativa à passagem da linha pela localidade de Vila Seca, seria a localidade de Rio Tinto, que apesar de também ter sido afetada pela autoestrada A11, verifica-se que o

impacte foi bem mais suave. Verifica-se nesta localidade um corredor natural livre, criado por terrenos alagáveis que possibilitaria a passagem da LMAT, com impactes mais atenuados que aqueles que se verificariam em Vila Seca. Aqui, a solução 2B da REN prevê um corredor de 5 postes da LMAT espaçados de cerca de 240m, junto a aglomerados populacionais significativos com problemas a nível acústico identificados no EIA.

- Relativamente aos custos que acarretariam as soluções alternativas apresentadas neste documento, caso fossem escolhidas, verifica-se um acréscimo na ordem dos 15% a 25% para os traçados propostos BCL1 e BCL2, respetivamente. Realça-se que estas percentagens correspondem a valores de referência nas zonas em estudo, e não em relação ao custo total do projeto da LMAT PTL-VNF. Caso a referência fosse a totalidade do projeto, aquelas percentagens desciriam abaixo de 10% certamente. Assim sendo, pode-se concluir que as propostas aqui apresentadas, como alternativas, trazem um ligeiro aumento de custos.
- Numa observação mais atenta, facilmente é possível verificar que normalmente as fronteiras entre municípios é ao longo incursões naturais de difícil humanização, como os rios, serras, terrenos alagáveis, orografia acidentada, etc.. Assim, num projeto com uma implantação mais flexível, como é o caso das LMAT, havendo oportunidade de desenvolver um traçado na fronteira entre concelhos, os impactes nas populações serão à priori menores e a aceitação das populações maior.
- Tendo em atenção a exposição de informação nos capítulos anteriores, fica a sensação que os estudos até agora desenvolvidos, não esgotaram todas as possibilidades de traçados que parecem existir na parte central e sul do concelho de Barcelos. Tendo em linha de conta o facto de se tratar de um projeto de muita alta tensão envolvendo grandes impactes a nível social, económico e ambiental, essa situação não deveria de acontecer, pelo que seria justo os barcelenses sentirem que pelo menos nenhuma solução melhor ficou por ser equacionada e devidamente avaliada.

304 habitantes da freguesia de Balugães, em exposição abaixo-assinada repudiam a instalação desta infraestrutura tendo em conta os efeitos nefastos que a mesma acarreta para o ambiente, património histórico, urbanístico e paisagístico, e sobretudo para a saúde pública e qualidade de vida das populações.



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Linha Ponte de Lima – Vila Nova de Famalicão, a 400 kV (Troço Intermédio)

Augusto Serrano

ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

Lista de Órgãos de Imprensa

Redação do "Jornal de Notícias"

Redação da T.S.F. Rádio Jornal

Redação da Rádio Renascença

Redação do Jornal Semanário Sol

Redação do Jornal "O Expresso"

Redação do "Diário de Notícias"

Redação do Jornal "Correio da Manhã"

Redação do "Jornal Público"

Redação da Agência Lusa

Redação da RTP

Redação da SIC

Redação da TVI

Entidades convidados a participar na Consulta Pública

ONGA e Equiparadas inscritas no RNOE