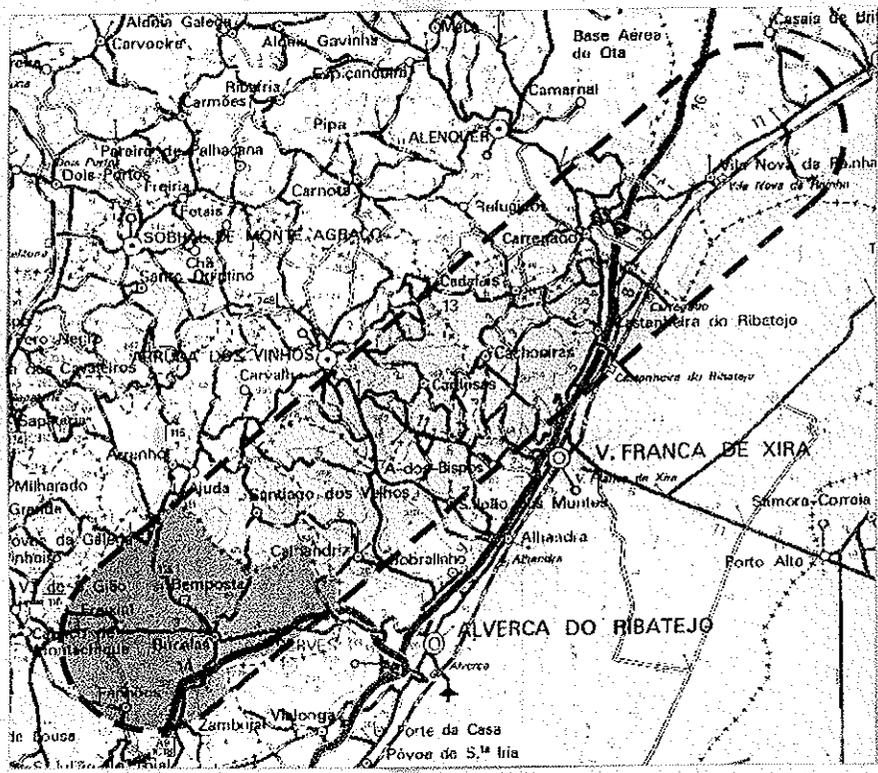


PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

PROCESSO DE DEFINIÇÃO DO ÂMBITO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL RELATIVO AO PROJECTO DAS INFRA-ESTRUTURAS DA REDE NACIONAL DE TRANSPORTE DE ENERGIA ASSOCIADAS À CENTRAL TERMOELÉCTRICA DO RIBATEJO



Comissão de Avaliação:

- Direcção-Geral do Ambiente
- Instituto de Promoção Ambiental
- Instituto da Conservação da Natureza
- Instituto Português de Arqueologia
- Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território de Lisboa e Vale do Tejo
- Instituto da Água

1. INTRODUÇÃO

A REN – Rede Eléctrica Nacional, SA, ao abrigo da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Artigo 11º, do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, apresentou ao Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAOT), uma proposta de definição do âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), sobre o Projecto "Infra-Estruturas da Rede Nacional de Transporte de Energia Associadas à Central Termoeléctrica do Ribatejo", tendo sido expressa pelo proponente a decisão de não realização de Consulta Pública.

Tendo os documentos dado entrada no MAOT em 25/10/2000, a deliberação sobre a proposta apresentada deverá ser notificada ao proponente até ao dia 11/12/2000.

A Direcção-Geral do Ambiente (DGA), como Autoridade de AIA, nomeou uma Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes da DGA (entidade que preside), Instituto de Promoção Ambiental (IPAMB), Instituto da Conservação da Natureza (ICN), Instituto Português de Arqueologia (IPA), Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território de Lisboa e Vale do Tejo (DRAOT/LVT) e Instituto da Água (INAG).

Foram solicitados pareceres às seguintes entidades:

- Direcção-Geral das Florestas;
- Direcção-Geral de Infra-estruturas do Ministério da Defesa Nacional;
- Direcção-Geral de Saúde;
- Instituto de Hidráulica, Engenharia Rural e Ambiente;
- Instituto Geológico e Mineiro;
- Instituto Nacional de Aviação Civil;
- Instituto Português do Património Arquitectónico;
- Direcção Regional de Agricultura do Ribatejo e Oeste;
- Câmara Municipal de Alenquer;
- Câmara Municipal da Azambuja;
- Câmara Municipal de Arruda dos Vinhos;
- Câmara Municipal de Loures;
- Câmara Municipal de Vila Franca de Xira;
- ANA – Aeroportos de Portugal, SA;
- NAER – Novo Aeroporto, SA;
- BRISA - Auto-Estradas de Portugal, SA;
- REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP;
- ICP – Instituto das Comunicações de Portugal.

Os contributos recebidos encontram-se no Anexo ao presente Parecer.

2. ENQUADRAMENTO

Face a algumas questões abordadas na proposta de definição do âmbito apresentada, a CA considerou importante a inclusão deste ponto no seu Parecer.

A localização seleccionada para a Central Termoeléctrica do Ribatejo (Carregado), foi considerada a mais vantajosa em termos ambientais, técnicos e económicos, pelo que foi proposta pela Direcção-Geral de Energia, tendo sido em sequência, objecto de homologação por Sua Excelência, o Ministro de Economia, através do Despacho nº 24667/99, de 24 de Novembro.

É referido ainda na proposta que a localização da Central no Carregado foi considerada a mais favorável, também pela sua melhor inserção na Rede Nacional de Transporte, de acordo com os estudos prévios efectuados pelo proponente.

Uma vez que a CA não tem conhecimento dos estudos prévios realizados, considera-se que o EIA deverá desenvolver e fundamentar as matérias ambientais, técnicas e económicas definidoras daquela melhor inserção.

3. APRECIACÃO DA PROPOSTA APRESENTADA

Considera-se necessário a inclusão no EIA de um capítulo de Enquadramento, onde se desenvolvam e fundamentem as questões referidas no ponto anterior.

3.1. Definição e Descrição do Projecto

A CA considera que o Projecto contempla a construção, exploração e desactivação das infra-estruturas em análise.

Para além dos aspectos indicados na proposta, este capítulo deve ainda incluir:

- descrição detalhada do Projecto e suas principais características funcionais;
- enquadramento do Projecto na Rede Nacional de Transporte;
- apresentação de cartografia à escala adequada, indicando a localização e delimitação das actuais e futuras infra-estruturas projectadas;
- caracterização das várias operações envolvidas na construção, exploração (incluindo as operações de manutenção) e desactivação das infra-estruturas;
- caracterização sumária dos projectos associados.

Para o estabelecimento dos corredores na fase de Estudo Prévio deverá atender-se a que os PDM dos concelhos abrangidos se encontram em fase de revisão (à excepção do de Arruda dos Vinhos). Assim, considera-se fundamental o contacto com as respectivas equipas técnicas.

Para além da intenção proposta de não atravessamento de áreas urbanas, urbanizáveis e industriais, considera-se que na definição dos corredores deverá evitar-se a sobrepassagem de equipamentos públicos e de habitações.

3.2. Descritores

A identificação e avaliação dos impactes ambientais deverá decorrer para todas as fases consideradas (construção, exploração e desactivação). Chama-se particular atenção para a necessidade de uma análise cuidada dos impactes cumulativos.

Clima e Qualidade do Ar

Consideram-se correctas as intenções relativas à definição do âmbito deste descritor.

Recursos Hídricos e Qualidade da Água

O Projecto desenvolve-se parcialmente em "zonas ameaçadas pelas cheias" pelo que deverá ser avaliado o risco associado, atendendo ao período de retorno da cheia e propostas as medidas adequadas.

O EIA deverá proceder à caracterização da rede hidrográfica existente, regime, caudais, delimitação de zonas inundadas e projectos de regularização previstos. Deverá, também, proceder ao levantamento das captações, bem como delimitar os perímetros de protecção das captações para abastecimento público. O EIA deverá, ainda, tratar os aspectos relativos aos usos da água, qualidade da água e as condicionantes relacionadas com a presença de infra-estruturas de aproveitamento dos recursos hídricos.

O Estudo deverá identificar e analisar os impactes nas fases de construção, exploração e desactivação, e propor as medidas de minimização necessárias para os eventuais impactes negativos significativos, identificados.

A existência de documentação recente relacionada com os Planos de Bacia, facilita por um lado, e obriga por outro, que sejam tidas em contas as questões e implicações previstas no Plano de Bacia do Rio Tejo.

Ambiente Sonoro

Para a caracterização da situação de referência reforça-se a necessidade de serem efectuadas medições *in situ* da zona a afectar. Deverá igualmente proceder-se a uma análise da ocupação do solo na situação actual e da envolvente em termos de desenvolvimento previsto.

A proposta de definição do âmbito apresentada não identificou as metodologias de previsão de níveis sonoros. Assim, para a determinação dos impactes na fase de exploração, sugere-se que sejam efectuadas medições em locais situados nas proximidades de linhas aéreas com características semelhantes actualmente em funcionamento. Estas medições deverão considerar, para além da situação normal, as situações mais críticas do ponto de vista do ambiente sonoro. Os níveis de ruído que actualmente se verificam nas zonas vizinhas daquelas poderão dar indicação da ordem de grandeza dos níveis expectáveis, após a entrada em funcionamento da infra-estrutura agora em análise.

Considera-se fundamental que o EIA apresente cartografia, à escala adequada, com as áreas sensíveis e a localização dos impactes mais significativos, bem como a definição das respectivas medidas a adoptar.

Sócio-economia

No âmbito da determinação dos impactes sociais, considera-se fundamental o conhecimento das atitudes locais face ao Projecto. Neste sentido, o EIA deverá contemplar a auscultação dos "interessados", incluindo a descrição da metodologia adoptada, as dificuldades encontradas na sua aplicação e a apresentação e discussão dos resultados obtidos.

Bio-ecologia

Consideram-se correctas as intenções relativas à definição do âmbito deste descritor.

Paisagem

Consideram-se correctas e completas as intenções relativas à definição do âmbito deste descritor.

Solos, Uso dos Solos e Condicionantes de Uso

No que diz respeito à caracterização da situação de referência e à identificação e avaliação dos impactes significativos no Uso e Ocupação do Solo e no Ordenamento do Território, considera-se suficiente a proposta apresentada. É de realçar, no entanto, a importância da verificação da compatibilidade do Projecto com as medidas preventivas ao uso e transformação do solo relacionadas com o novo aeroporto na Ota.

A proposta apresentada inclui uma listagem de entidades a consultar, cuja informação prestada constituirá um volume anexo ao EIA. A utilização desta informação numa fase preliminar do projecto será essencial para a compatibilização do mesmo com as Servidões e Restrições de Utilidade Pública e com os instrumentos de Ordenamento do Território em vigor. Atendendo a que os PDM dos concelhos abrangidos se encontram em fase de revisão (à excepção do de Arruda dos Vinhos), considera-se fundamental o contacto com as respectivas equipas técnicas.

Geologia, Geomorfologia e Sismologia

Consideram-se, na generalidade, correctas as intenções relativas à definição do âmbito deste descritor. Deverá, no entanto, ser dada particular atenção aos riscos associados a eventuais falhas tectónicas e às condições das fundações.

Património Construído, Arqueológico, Arquitectónico e Etnográfico

Relativamente ao património arqueológico, considera-se insuficientes as acções propostas, uma vez que se preconiza apenas a identificação dos elementos patrimoniais através de trabalhos de campo, sem as consequentes medidas de protecção concretas. De facto, a mera identificação dos elementos patrimoniais existentes na área afecta ao projecto, não é suficiente sem o posterior estabelecimento e concretização de medidas de minimização adequadas.

Assim, deverá realizar-se uma pesquisa documental e cartográfica sobre a área em estudo, bem como a prospecção da área abrangida pelos corredores e, posteriormente, tendo em conta os dados obtidos, deverá fazer-se a avaliação de impactes e apresentar-se as medidas de minimização consideradas adequadas.

Análise de Risco

Relativamente à área de estudo, o EIA deverá proceder à sua caracterização sob o ponto de vista dos eventos de referência base de projecto, que possam ter mais relevância para a avaliação de impacte ambiental, dos quais se destacam os factores geológicos e sismológicos, hidrológicos e situações atmosféricas extremas.

Quanto às medidas de prevenção e mitigação de acidentes, no EIA devem constar os impactes ambientais causados por acidentes postulados associados ao tipo de instalação a implantar (de acordo com o estado da arte sobre a matéria), e respectivas consequências ambientais esperadas considerando as acções mitigadoras de projecto.

3.3. Medidas e Plano de Monitorização Ambiental do Projecto

As medidas de minimização, a definir para todos os impactes significativos identificados, deverão ser explícitas quanto ao objectivo, eficácia, localização, cronograma de execução e entidade responsável pela execução e apreciação. Caso necessário deverão ser definidas medidas compensatórias.

O Plano de Monitorização Ambiental, conforme referenciado na proposta apresentada, deverá considerar a fase em questão (construção, exploração e desactivação) e deverá especificar, nomeadamente:

- a área a monitorizar;
- os descritores e respectivos parâmetros a controlar;
- a periodicidade;
- a entidade responsável pela execução e apreciação.

3.4. Estrutura e formato do EIA

O EIA deverá constituir um documento autónomo, apresentando toda a informação relevante de uma forma clara e acessível, devendo a informação complementar ser apresentada em anexo (caso se justifique). Deverá ainda ser apresentado um glossário dos termos técnicos utilizados.

De acordo com o ponto 4, do Artigo 12º, do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, deverá ser devidamente justificada, caso se verifique, a não abordagem de alguns dos aspectos do Anexo III da referida legislação.

Na elaboração do Resumo Não Técnico deverá ter-se presente os "Critérios de Boa Prática para a Elaboração e Avaliação de Resumos Não Técnicos", editado pelo IPAMB, em 1998.

4. CONCLUSÃO

Após a análise da Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental, apresentada pela REN – Rede Eléctrica Nacional, SA, sobre o Projecto "Infra-Estruturas da Rede Nacional de Transporte de Energia Associadas à Central Termoeléctrica do Ribatejo", a CA delibera favoravelmente sobre a mesma, devendo o EIA incluir ainda os aspectos referidos no presente Parecer, bem como ter em conta os contributos das entidades consultadas (ver Anexo).

A COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Direcção-Geral do Ambiente

João Sousa e Silva

Rita Camdeias

Instituto de Promoção Ambiental

Rita Alves

Instituto da Conservação da Natureza

António Buxuelo

Instituto Português de Arqueologia

Luís Almeida Estrucchio

Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território de Lisboa e Vale do Tejo

Patricia Coelho

José S. Pereira

Instituto da Água

Maria Manuela Falcão de Silva

ANEXO:

- Parecer da Direcção-Geral das Florestas
- Parecer do Instituto de Hidráulica, Engenharia Rural e Ambiente
- Parecer do NAER – Novo Aeroporto, SA
- Parecer do Instituto Nacional de Aviação Civil
- Parecer da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
- Parecer da Câmara Municipal de Loures



Ministerio da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas

00004733 2000 11 28					
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
DAA	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
DGL	<input type="checkbox"/>	RPÉ	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
GAA	<input type="checkbox"/>	SAI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
NUTEN	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

TELECÓPIA
(TELECOPY)

Comunicado ao
Rego José Teles
Comunicado
em 28/11/00, por
DGF
Direcção-Geral
das Florestas
02/11/20

De/From: Direcção de Serviços de Valorização do Património Florestal, Divisão de Fomento e Produção Florestal Fax n.º: 21 312 49 89

Para/To: Ex.mo Senhor Director Geral do Ambiente Fax n.º: 21 471 90 74

N.º de páginas (incluindo a capa)
Number of pages (including cover) 2

Mensagem n.º/Message n.º: 346

Data/Date:

27. NOV. 2000

Assunto/Subject: "Central Termoeléctrica de Ciclo Combinado a Gás Natural - Central Termoeléctrica do Ribatejo e Infraestruturas Associadas da Rede Nacional de Transporte. Processos de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental - DA n.º 12 e DA n.º 13"

Texto/Text:

Após análise das propostas de Definição de Âmbito relativas aos Estudos de Impacte Ambiental dos Projectos acima indicados, as quais nos foram enviadas através do vosso ofício n.º 9151, de 14.11.2000, o parecer da Direcção Geral das Florestas é o seguinte:

Projecto relativo à Central Termoeléctrica de Ciclo Combinado a Gás Natural do Ribatejo (Parte A)

1 - Ao ser analisado o Descritor "Solo, usos dos solos e condicionantes de uso" deverá ser tido em conta que o sobreiro e a azinheira são espécies protegidas por legislação específica - Decreto-Lei n.º 11/97, de 14 de Janeiro - devendo estas espécies ser preservadas integralmente.

2 - 2.4. Entidades a contactar - sugere-se que nas fases posteriores deste processo de Avaliação de Impacte Ambiental seja obtido parecer junto da Direcção Regional de Agricultura do Ribatejo e Oeste, a qual detêm também competências em matéria florestal.

3 - 2.5. - Estrutura do Relatório Síntese do EIA: Medidas de Minimização e/ou Compensatórias de Impactes negativos - caso venha a existir a necessidade de cortar áreas ocupadas com espécies florestais, deverá estar prevista a plantação de pelo menos igual área aquela que será destruída com a execução do projecto.

Projecto relativo às Infraestruturas de Transporte para a ligação da Central Termoeléctrica de Ciclo Combinado a Gás Natural à Rede Nacional de Transporte (Parte B)

4 - 3.2. - Definição da área de Estudo

• 3.2.1. Metodologia para a selecção de corredores:

- as espécies florestais protegidas (sobreiro e azinheira) deverão ser objecto de tratamento diferenciado e não conjuntamente com o olival (tal como é proposto). O

Decreto-Lei nº 11/97, de 14 de Janeiro só permitido o abate destas espécies em áreas de montado superiores a 1 ha para obras de imprescindível interesse público sem alternativas de localização, referindo logo no seu preâmbulo que é urgente a promoção da preservação destas espécies no âmbito de uma estratégia mundial de conservação de uma das componentes principais dos sistemas vivos a valorizar e preservar. Considera-se assim que estas áreas deverão ser objecto de tratamento diferenciado quer nas diversas alternativas de localização das áreas que serão necessárias afectar, quer nas diversas medidas de minimização dos impactes negativos.

- não existem áreas de RAN sujeitas a regime florestal.
- As "áreas sujeitas a regime cinegético especial", e as "áreas onde existam árvores isoladas, máçios e alamedas classificadas de interesse público, ao abrigo do Decreto-lei nº 28468, de 15 de Fevereiro de 1938", deverão também ser objecto de tratamento diferenciado.

• **3.2.2. Análise preliminar de localização** - a escolha da alternativa de localização para este projecto (das 3 já identificadas) deverá ter em consideração o teor do Decreto-lei nº 11/97, de 14 de Janeiro o qual só permite o abate de sobreiros e de azinheiras em áreas de montado superiores a 1 ha, para obras de imprescindível interesse público sem alternativas de localização.

• **3.2.2. Proposta de metodologia de análise dos factores ambientais**

3.3.2.1. Solos, uso dos solos e condicionantes de uso - a afectação do solo pelas diversas infraestruturas do Projecto deverá ser planeado tendo em atenção a preservação integral das espécies protegidas por legislação específica - sobreiro e azinheira, e a redução ao mínimo indispensável do corte de exemplares de outras espécies florestais.

5 - **3.4. - Entidades a contactar** - sugere-se que nas fases posteriores deste processo de Avaliação de Impacte Ambiental seja obtido parecer junto da Direcção Regional de Agricultura do Ribatejo e Oeste, a qual detêm também competências em matéria florestal.

6 - **3.5. - Estrutura do Relatório Síntese do EIA: Medidas de Minimização e/ou Compensatórias de impactes negativos** - caso venha a existir a necessidade de cortar áreas ocupadas com espécies florestais, deverá estar prevista a plantação de pelo menos igual área aquela que será destruída com a execução do projecto.

Com os melhores cumprimentos,

O Director Geral

DIRECTOR-GERAL
Serviço Florestal

AG/AB



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas

Ao Exmº João Teles

flee

12883 00/11/29

Conhecimento em 29/11/00. *✓*

2411 12 015

IHERA
Instituto de Hidráulica,
Engenharia Rural e Ambiente

MAOT-DGA			
2000	11 28	015586	
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/> SDG2 <input type="checkbox"/>
DAA	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>
DGL	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>
GAA	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
NUTEN	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Exmº Senhor
Director Geral do Ambiente
Rua da Murgueira - Zambujal
Apartado 7585 Alfragide
2721-865 Amadora

SUA REFERÊNCIA
Nº
Proc.º

SUA DATA

NOSSA REFERÊNCIA
Nº 333/DSPA-DAO/00
Proc.º

DATA
22/11/00

ASSUNTO:

Processo de Definição de Âmbito do EIA - (DA nº 12);

Projecto: Central Termoeléctrica do Ribatejo

Processo de Definição de Âmbito do EIA - (DA nº 13);

Projecto: Infra-estruturas Associadas da Rede Nacional de Transporte

Exmº Sr.

Em resposta ao vosso ofício com referência SAI(DIA)/00 522.1/ 12 e 13, de 14/11/2000, solicitando parecer sobre as propostas de Definição de Âmbito de EIA em epígrafe, e analisados os elementos fornecidos, temos a informar o seguinte:

- 1) No que respeita à estrutura do Estudo de Âmbito, parece-nos ser adequada a este tipo de projectos;
- 2) Os projectos referidos não têm implicações directas em áreas da competência do IHERA, sendo no entanto de realçar a proximidade dos Aproveitamentos Hidroagrícolas de Loures e da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira;
- 3) A DRARO deverá ser consultada para que se pronuncie, nomeadamente sobre as implicações da Parte B (infraestruturas associadas da Rede Nacional de Transporte - RNT), uma vez que as linhas aéreas de transporte de energia poderão ter implicações sobre a agricultura regional;



4) Embora não haja investimentos do Estado nas alternativas de localização das infraestruturas da RNT propostas, é de considerar a existência de terrenos com investimentos agrícolas privados, instalados e em exploração;

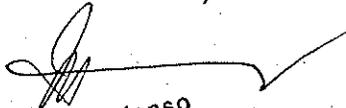
5) Seria de todo o interesse que o IHERA fosse novamente consultado, na fase de Consulta ao Público no âmbito do Processo de AIA.

Sem outro assunto,

Com os melhores cumprimentos

Ø Presidente

(José Luís Teixeira)


João Afonso
Vice-Presidente

*Conhecimento
ao Engº João Teles
flus
00/12/07*

Dy1

MAOT-DGA			
6 DEZ. 2007		015996	
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>
DAA	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>
DGL	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>
GAA	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
NUTEN	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Exmº Senhor
Engº João Gonçalves
Digmº Director Geral da Dir. Geral do Ambiente
Rua da Murgueira – Zambujal
Apartado 7585 – Alfragide
2721-865 AMADORA

Vossa Referência	Vossa Comunicação	991 Nossa Referência	Data
SAI (DIA)/00 522.1 / 12 13	009148 de 2000.11.14		2000-11-30
Assunto			

Processo de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (DA nº 12)
Projecto: Central Termoeléctrica de Ciclo Combinado a Gás Natural – Central Termoeléctrica do Ribatejo, da responsabilidade da TER – Termoeléctrica do Ribatejo, SA.
Processo de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (DA nº 13)
Projecto: Infra-estruturas Associadas da Rede7 Nacional de Transporte, da responsabilidade da REN – Rede Eléctrica Nacional, SA.
Solicitação de Parecer

1. Apreciados os processos recebidos através da V/ Carta mencionada em referência, na generalidade, nada temos a acrescentar dado que, como referido, quanto às Servidões Aeronáuticas durante a preparação dos estudos foram sendo os pareceres emitidos pela ANA,SA – Divisão de Regulamentação e Licenciamento Aeronáutico (REGLA).

Porém, não deixaremos de apontar as condicionantes a que, do ponto de vista aeronáutico, estarão obrigadas as diferentes vertentes dos empreendimentos em apreço.

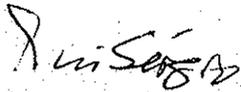
Assim, há que salientar as condicionantes seguintes:

- Nova Central, Torres de Refrigeração, Chaminés
DL 42/97 de 11 de Agosto e DL 31A/99 de 20 de Agosto, prorrogado pelo DL 170/2000 de 8 de Agosto que estabelecem medidas preventivas para o Novo Aeroporto e a Circular de Informação Aeronáutica (CIA) 3/87 de 10 de Abril que define limitações em altura e características de balizagem aeronáutica dos obstáculos;
- Posto de Corte
Em princípio será localizado em terrenos junto ao local previsto para a Nova Central (DL 42/97 de 11 de Agosto e DL 31A/99 de 20 de Agosto, prorrogado pelo DL 170/2000 de 8 de Agosto).
- Linhas de Alta Tensão
(DL 42/97 de 11 de Agosto e DL 31A/99 de 20 de Agosto, prorrogado pelo DL 170/2000 de 8 de Agosto)

Porque as Linhas de Alta Tensão se estenderão por diversos concelhos, deverão ainda ser tidos em consideração os DL 48542 de 24 de Agosto de 1968, que estabelece a servidão aeronáutica do Aeroporto de Lisboa (Portela) e o Dec. Regulamentar 14/85 de 25 de Fevereiro, que estabelece uma ajuda rádio.

2. Em aditamento aos anteriores condicionalismos há ainda a acrescentar ser necessário:
- haver coordenação dos traçados das futuras linhas de transporte de energia eléctrica com as futuras acessibilidades do Novo Aeroporto;
 - compatibilizar os traçados da actual rede de transporte de energia eléctrica, situada na área de instalação do Novo Aeroporto com os requisitos de segurança e operacionalidade desta infra-estrutura, cuja imprescindível realocação obrigará ao aparecimento de novos corredores.

Com os melhores cumprimentos,



Rui Sérgio
Presidente do Conselho de Administração

MAOT-DGA					
1000 9853		6 DEZ 2000			
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
DAA	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
DGL	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
GAA	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
NUTEN	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>



INAC

INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Comhecimento em 11/12/00 - ffr

*Comhecimento ao Engº João Têles
filee
00/12/06*

Para: (To): Exmº. Senhor Director-Geral do Ambiente Fax Ref: 50/VCA/LA

Data (Date): -6. DEZ. 2000

Fax: nº. 214719074

De (From): INAC Nº. de páginas (Nr. of pages) 1+7

ASSUNTO: Processo de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (DA nº. 12)
 Projecto: Central Termo eléctrica de Ciclo Combinado a Gás Natural - Central Termoelectrica do Ribatejo, da responsabilidade da TER - Termoelectrica do Ribatejo, SA.
 Processo de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (DA nº. 13)
 Projecto: Infra-estruturas Associadas da Rede Nacional de Transporte, da responsabilidade da REN - Rede Eléctrica Nacional, SA.

Em resposta ao ofício SAI(DIA)/00 522.1/12 e 13, de 14 de Novembro de 2000, e uma vez que estão previstas Linhas de Alta Tensão com alturas de 62.8 metros em áreas que desconhecemos se entram ou não em conflito com as Servidões do actual ou do futuro Aeroporto de Lisboa e respectivas infra-estruturas de apoio à navegação aérea, junto envio cópia da Circular de Informação Aeronáutica (CIA) nº. 03/87 de 10 de Abril, que define os critérios para a balizagem de obstáculos artificiais situados em zonas confinantes com Aeródromos e instalações de apoio à navegação, obedecendo às Servidões Aeronáuticas respectivas.

Com os melhores cumprimentos

Pe!
 O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Cte. Luís Jorge Lopes
Luís A. F. de Almeida
 Vogal do Conselho de Administração

Member of the Board of Directors
 Edifícios 4, 5 e 6 - Aeroporto da Portela 4 - 1749-034 LISBOA
 NIPC - 504 288 806
 Tel. (351) 21 842 35 00 • Telex 12 120 • Fax (351) 21 840 23 98
 Linha Azul 0808 20 19 19 • inacgeral@mail.telepac.pt

CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA • PORTUGAL

TELEFONE 8488151/2/3
AFTN- LPPTYAYI
TELEX 12120- AERCIVP
FAX 807570

DIRECÇÃO-GERAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INFORMAÇÃO AERONÁUTICA
AEROPORTO DA PORTELA
1700 LISBOA

03/87
10 de ABRIL

OBSTACULOS ARTIFICIAIS - LIMITAÇÕES E BALIZAGEMPARTE ILIMITAÇÕES EM ALTURA

1. Os obstáculos situados nas zonas confinantes com aeródromos e instalações de apoio à aviação
 - 1.1. A construção ou criação de obstáculos de qualquer natureza, na vizinhança de aeródromos e de instalações de apoio à aviação, deverá obedecer às servidões aeronáuticas respectivas.
 - 1.2. A servidão aeronáutica de um aeródromo ou de uma instalação de apoio à aviação representa o conjunto de condicionamentos que visam obstar fundamentalmente - com o fim de garantir a segurança da navegação aérea e das pessoas e bens à superfície - a simultaneidade ou não das seguintes situações:
 - a) criação de obstáculos impeditivos do normal funcionamento das aeronaves;
 - b) interferências prejudiciais nas telecomunicações das instalações de apoio à aviação.
 - 1.3. As servidões aeronáuticas, baseadas apenas nas características próprias de uma determinada infraestrutura, designam-se por servidões aeronáuticas particulares dessa infraestrutura.
Quando assim não é, as infraestruturas aeronáuticas regem-se por servidões gerais.
A servidão geral abrange:
 - a) nas instalações de apoio à aviação, a área de um círculo de cinco quilómetros de raio com origem no ponto central que as define;
 - b) nos aeródromos, a área de um círculo nas mesmas condições de a), prolongado por áreas correspondentes a faixas até 10 km de comprimento e 2,5 km de largura, na direcção das entradas ou saídas das pistas.
 - 1.4. Superfícies limitativas de obstáculos em geral.
Superfícies, constituindo parte integrante da servidão aeronáutica de um aeródromo, acima das quais, em princípio, nenhum obstáculo se deve encontrar. Compreendem:
 - a) as superfícies de aproximação e descolagem;
 - b) as superfícies de transição;
 - c) o plano horizontal interior;
 - d) a superfície cónica;
 - e) o plano horizontal exterior.
 - 1.5. Superfícies de desobstrução de linhas aéreas.
Superfícies constituídas por superfícies paralelas ou coincidentes com as das superfícies limitativas de obstáculos em geral, acima das quais, em princípio, nenhum elemento de uma linha se deve encontrar.

1.5.1. Em relação às superfícies designadas na alínea a) no parágrafo 1.4, serão superfícies paralelas abaixo daquelas, a uma distância medida na vertical de:

- a) para linhas de baixa tensão, 10 metros;
- b) para linhas de alta tensão, 25 metros.

1.5.2. Em relação às superfícies indicadas nas alíneas b), c), d) e e) do parágrafo 1.4, serão superfícies coincidentes com aquelas.

1.6. As construções de qualquer natureza, em geral, bem como as linhas aéreas, em particular, deverão obedecer aos critérios expressos nos parágrafos anteriores e às disposições constantes dos diplomas legais publicados sobre servidões aeronáuticas e servidões militares.

2. Obstáculos situados exteriormente às zonas confinantes com aeródromos e instalações de apoio à aviação.

2.1. Caso geral.

De um modo geral, o ponto mais alto de uma construção, qualquer que seja a sua natureza, não deve exceder a altura de 100 metros, em relação à cota do terreno adjacente.

2.2. Travessias de vales e cursos de água.

Qualquer elemento de uma linha aérea não deve exceder a altura de 100 metros, em relação às cotas do fundo do vale ou do nível médio das águas, no caso dos cursos de água, se a largura média de tais depressões exceder 80 metros. Em caso contrário, ter-se-ão em conta apenas as cotas dos pontos mais elevados das margens.

2.3. A alteração dos limites indicados nos parágrafos 2.1. e 2.2. só poderá ser tida em conta se a apreciação técnica da entidade aeronáutica competente demonstrar, para cada caso concreto, essa possibilidade.

PARTE II

BALIZAGEM

3. Obstáculos situados nas zonas confinantes com aeródromos e instalações de apoio à aviação.

3.1. Balizagem diurna de obstáculos em geral.

3.1.1. Os obstáculos, incluindo elementos acessórios que, no todo ou em parte, trespassem as superfícies citadas no parágrafo 1.4. deverão ser balizados.

3.1.2. A balizagem diurna deverá, em termos gerais, corresponder a um quadriculado constituído por quadrados coloridos, alternadamente nas cores branca e laranja ou branca e vermelha, sempre que a superfície a balizar se apresente sem interrupções, e que a sua projecção num plano vertical qualquer seja igual ou superior a 4,5 metros em ambas as dimensões horizontal e vertical. Os quadrados deverão ter lados com as dimensões mínimas de 1,5 metros e máximas de 3 metros; os quadrados de cor mais escura localizar-se-ão nos ângulos dos painéis assim formados (F.1)

3.1.3. Os obstáculos que configuram estruturas reticuladas, com uma das suas dimensões, horizontal ou vertical, superior a 1,5 metros, ou que se caracterizem pelo tipo de superfície contínua, com uma das dimensões acentuadamente superior à outra, deverão ser balizados por intermédio de faixas perpendiculares à maior dessas dimensões. A largura das faixas deverá corresponder a 1/7 da dimensão maior ou 30 metros, com a adopção do mais baixo daqueles valores. As faixas serão pintadas alternadamente nas cores branca e laranja ou branca e vermelha. As faixas nos extremos deverão corresponder à cor mais escura (Figs. 1 e 3). A tabela junta indica o critério a seguir tendo em conta as limitações das larguras das faixas indicadas.

DIMENSÃO MAIOR		LARGURA DA FAIXA
Superior a	não excedendo	
1,5 m	210 m	1/7 da dimensão maior
210 m	270 m	1/9 " " "
270 m	330 m	1/11 da dimensão maior
330 m	390 m	1/13 " " "

3.1.4. Os obstáculos, nos quais a sua projecção em qualquer plano vertical apresente ambas as dimensões inferiores a 1,5 metros, deverão ser pintados em cor laranja ou vermelha, excepto quando tais cores se confundam com o meio ambiente. Neste caso, serão utilizadas cores que ofereçam o máximo contraste.

3.1.5. Em princípio, um obstáculo artificial, desde que trespassse, devidamente licenciado pela autoridade aeronáutica competente, a superfície limitativa respectiva, deve ser balizado na íntegra.

3.1.5.1. Os obstáculos maciços, com predominância das dimensões transversais em relação à altura, tais como edifícios ou construções similares, desde que estejam garantidas condições adequadas de visibilidade para os pilotos em voo, poderão ser sinalizados apenas na parte que excede a correspondente superfície limitativa.

3.1.5.2. Os obstáculos maciços, cuja estrutura não seja aparentemente reticulada e em que a dimensão vertical seja nitidamente superior à dimensão transversal, tais como chaminés, torres e construções similares, desde que estejam garantidas condições adequadas de visibilidade para os pilotos em voo, poderão ser sinalizados apenas em parte da sua altura. A parte a sinalizar deverá corresponder a 1/4 da altura ou 30 metros, com a adopção do maior daqueles valores. A zona a sinalizar terá sempre um dos seus extremos no topo do obstáculo, seguindo-se as regras expressas nos parágrafos 3.1.2 e 3.1.3.

3.2. Balizagem diurna de linhas aéreas.

3.2.1. Os elementos de uma linha aérea que trespassem as superfícies de desobstrução definidas no parágrafo 1.5 deverão ser balizados na íntegra, se forem suportes, e, na totalidade do vão ou vãos correspondentes, se constituírem a parte suspensa.

NOTA: Os elementos de uma linha aérea que atravessasse vales ou rios de largura média superior a 500 metros devem ser balizados na íntegra, ainda que não trespassassem as superfícies de desobstrução respectivas.

3.2.2. Balizagem diurna dos suportes.

Os suportes das linhas aéreas serão balizados em conformidade com as disposições gerais, onde assume aplicação mais corrente o que consta do parágrafo 3.1.3.

3.2.3. Balizagem diurna dos cabos.

O conjunto de cabos será balizado por bolas de balizagem com o diâmetro mínimo de 0,5 metros.

As balizas serão alternadamente de cor branca e laranja (ou vermelha) Internacional.

As balizas serão espaçadas no máximo 40 metros. Nos grupos de cabos, as bolas poderão ser distribuídas pelos diversos elementos com espaçamentos até 80 m, mas colocadas de modo que, em projecção vertical do conjunto, não venham a exceder o espaçamento base (40 metros).

3.3. Balizagem luminosa de obstáculos em geral.

3.3.1. Os obstáculos, incluindo elementos acessórios que, no todo ou em parte, trespassassem as superfícies citadas no parágrafo 1.4., deverão ser balizados durante a noite. Em princípio, a sinalização luminosa deverá entrar periodicamente em funcionamento, pelo menos meia hora antes do pôr do Sol e ter o seu termo pelo menos meia hora depois do nascer do Sol, a menos que a autoridade aeronáutica competente determine outros limites horários tendo em conta o local e a época do ano.

3.3.2. Em geral, deverá dispor-se de uma ou mais luzes de balizagem na parte superior do obstáculo. Os obstáculos extensos deverão ser sinalizados nos cantos e bordos, com distâncias entre luzes não excedendo 45 m, de modo a permitir que os pilotos em voo tenham a percepção da sua forma e dimensões (Fig. 2).

NOTA: No caso de chaminés ou estruturas com funções afins, as luzes do topo deverão ser colocadas entre 1,5 metros e 3,0 metros abaixo do dito topo (Fig. 3).

3.3.3. Quando um obstáculo tiver uma altura superior a 45 metros em relação ao terreno circundante, deverão ser colocadas luzes a níveis intermédios. Estas luzes intermédias deverão ser espaçadas igualmente, tanto quanto possível, entre o topo e o nível do terreno; o espaçamento não deverá exceder 45 metros. Em cada nível intermédio, se o obstáculo for extenso, a distância entre luzes não deverá ser superior a 45 metros (Fig. 2).

3.3.4. O número e disposição das luzes em cada nível deverão ser tais que o obstáculo fique sempre convenientemente referenciado qualquer que seja o azimute pelo qual é observado do ar. Se, em qualquer direcção, uma luz ficar oculta por um objecto, deverão ser colocadas luzes adicionais nesse objecto, a fim de preservar a percepção da forma do obstáculo sinalizado; a luz oculta que não contribui para definir a forma do obstáculo poderá ser eliminada.

3.3.5. A sinalização luminosa de obstáculos fixos é, em regra, feita com luzes de baixa intensidade. As luzes serão de cor vermelha e deverão possuir intensidade constante e suficiente para lhes conferir destaque em relação à intensidade das luzes adjacentes e ao nível geral da iluminação do ambiente onde estão inseridas. Em nenhum caso, a intensidade pode ser inferior a 10 candelas de luz vermelha.

NOTA: A autoridade aeronáutica competente poderá determinar, nos casos em que as luzes de baixa intensidade se revelem insatisfatórias, a sua substituição por luzes de média intensidade, ou alta intensidade, quer para sinalização nocturna, quer para sinalização diurna.

3.4. Balizagem luminosa de linhas aéreas.

3.4.1. Os elementos de uma linha aérea que trespassem as superfícies de desobstrução definidas no parágrafo 1.5. deverão ser balizados durante a noite. O período de funcionamento de sinalização luminosa é o mesmo do parágrafo 3.3.1. e nas condições ali expressas.

3.4.2. Balizagem luminosa dos suportes.

Aplicam-se os preceitos expressos nos parágrafos 3.3.2., 3.3.3., 3.3.4. e 3.3.5.

3.4.3. Balizagem luminosa dos cabos.

A balizagem dos cabos será feita contemplando os que, no conjunto, se encontrem em posição mais elevada. A distância horizontal entre duas luzes consecutivas do conjunto de cabos ou entre uma luz do conjunto e uma luz do topo do suporte deverá ser no máximo:

- a) 70 metros, nas linhas situadas nas áreas de aproximação e descolagem
- b) 105 metros, nas restantes áreas.

3.3.5. As características destas luzes deverão obedecer ao que está definido no parágrafo

4. Obstáculos situados exteriormente às zonas confinantes com aeródromos e instalações de apoio à aviação.

Aplicam-se os mesmos princípios expressos no item 3. apenas com a diferença em relação às alturas máximas admissíveis em que a balizagem poderá ser dispensada e que se encontram descritas no item 2.

5. Os aspectos singulares não considerados no presente documento normativo ou pormenorização não desenvolvida no mesmo, deverão seguir as disposições contidas nos ANEXO 14 e Parte 4 do MANUAL DE AERODROMOS, publicações essas da responsabilidade da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

SUBSTITUI A CIRCULAR DE INFORMAÇÃO AERONAUTICA nº 7/86, de 30 de Julho.

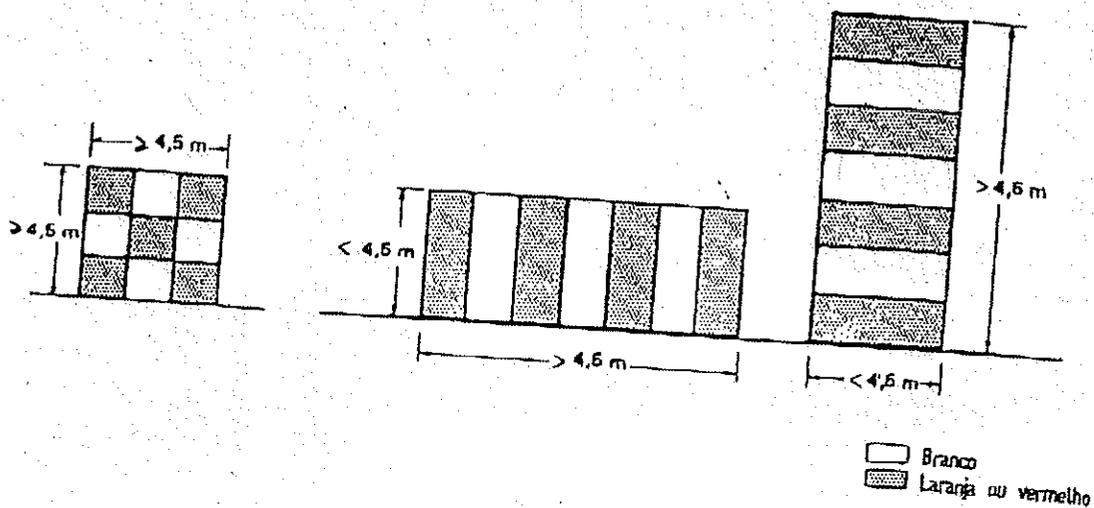


Figura 1 - Configurações básicas de sinalização diurna

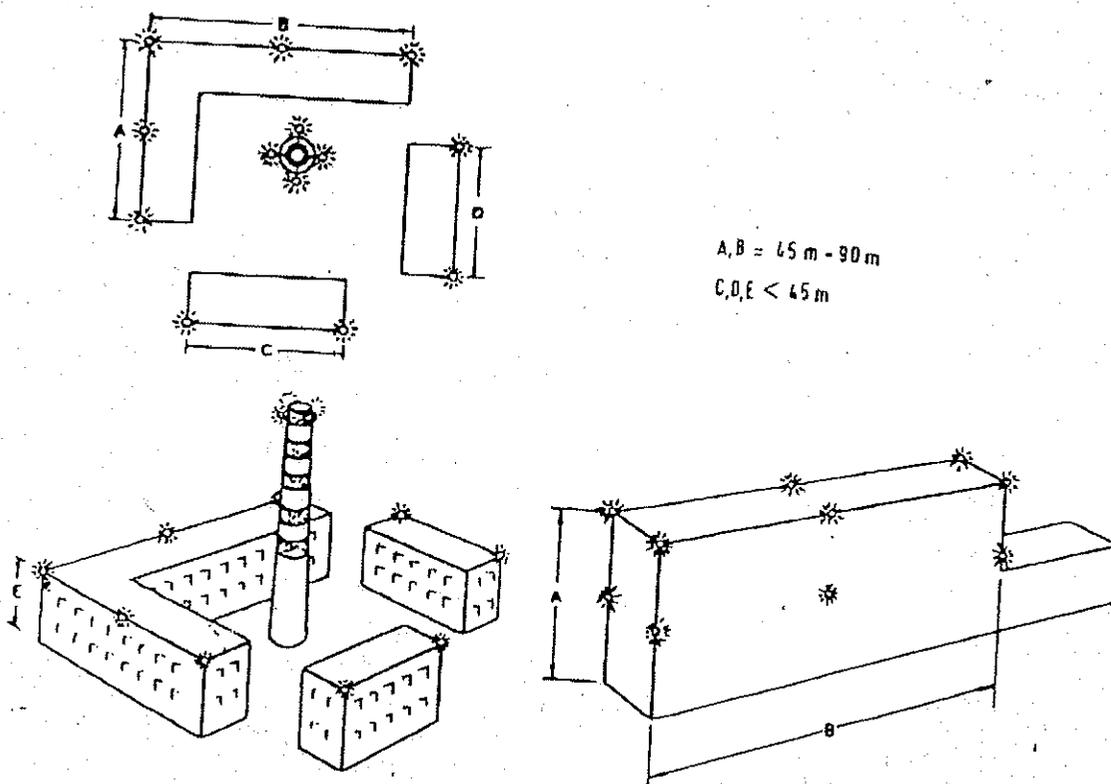
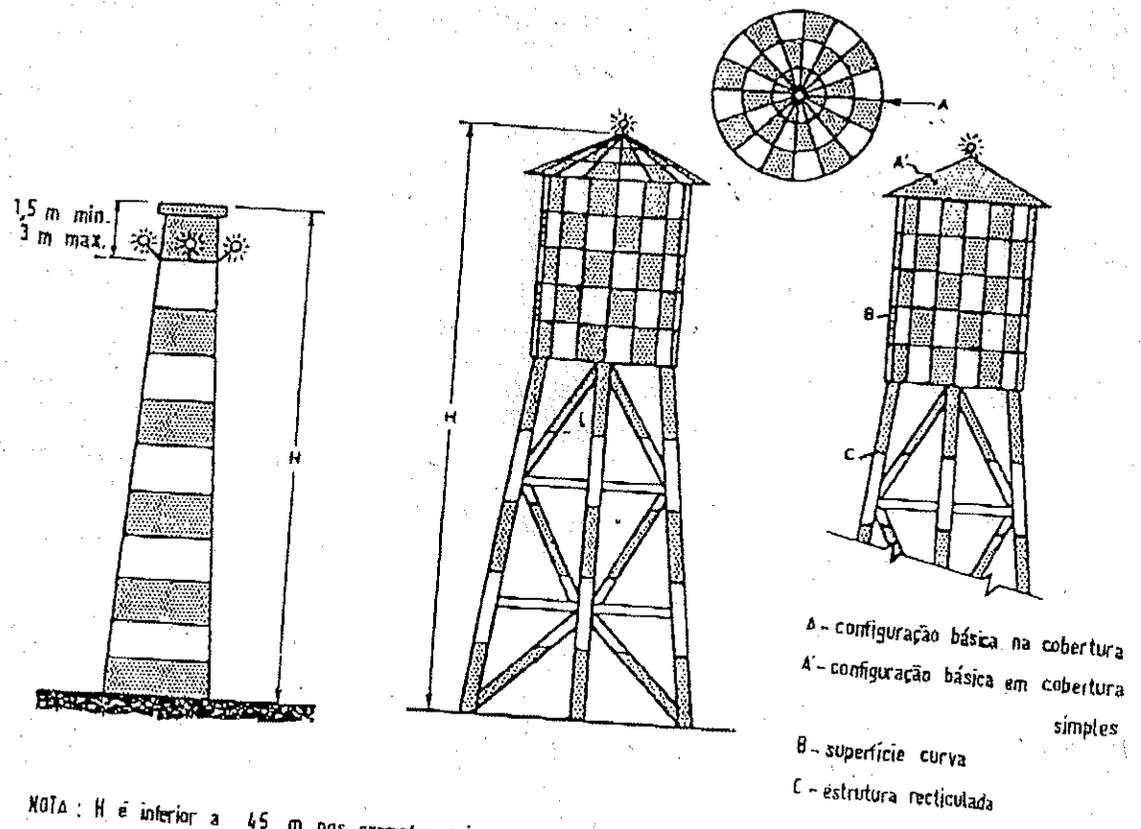
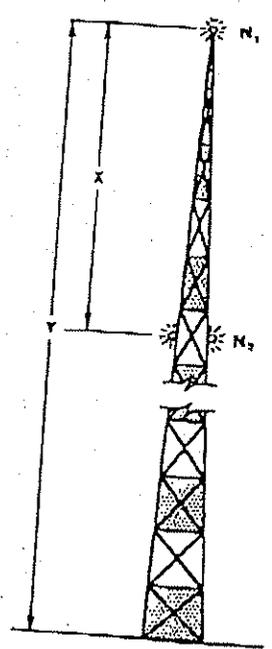


Figura 2 - Sinalização luminosa em edifícios



NOTA: H é inferior a 45 m nos exemplos acima
Para alturas maiores devem ser adicionadas luzes intermédias como é exemplificado em baixo



Número de luzes = $N = \frac{Y \text{ (metros)}}{45}$

Espaçamento de luzes = $X = \frac{Y}{N} \leq 45$

Figura 3 - Exemplos de sinalizações diurna e nocturna em construções altas.

Teles

MAOT-DGA			
00004857 6 DEZ 2006			
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>
DAA	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>
DGL	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>
GAA	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
NUTEN	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>



Comunicado ao Engº João Teles

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

Departamento de Fomento e Serviços Urbanos
Av. Pedro Vitor, nº 5 2600-221 Vila Franca de Xira

filee
00/12/07

DATA 00 / 12 / 06

FAX Nº 1363

Nº de Pag. 1

De

Para

FAX: 263 271510
Departamento: DFSU
Serviço: Direcção
NOME: Engª Maria do Rosário Ferrão

FAX: 21 4719074
PARA: Direcção Geral do Ambiente
NOME: Sr. Engº João Teles

**Assunto: Processo de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (DA nº 13).
Projecto: Infra-estruturas Associadas da Rede Nacional de Transportes, da
responsabilidade da REN – Rede Eléctrica Nacional, SA.**

Na sequência do ofício nº 9153 de 2000/11/14, referência SAI (DIA)/00 522..1/13 dessa Direcção Geral quanto à emissão de parecer face ao assunto em epígrafe, informamos que após consulta pela Direcção de Projecto do Plano Director Municipal desta Edilidade, foi emitido parecer que passo a transcrever, face aos elementos enviados:

1. Dado estar em desenvolvimento a Revisão do PDM, o EIA deverá ter em consideração desde já as propostas daí decorrentes, nomeadamente para as áreas inseridas nos corredores em estudo, em especial no que se refere às áreas de expansão propostas (quer urbanas quer de multiusos), destacando-se desde já a zona da Vala do Carregado;
2. Ao nível da definição e descrição do projecto, deverão ser definidos os locais exactos para a implantação dos estaleiros de obra e respectivos acessos, devendo o EIA estudar os impactos a eles associados, bem como definir medidas para a sua posterior recuperação;
3. Relativamente ao corredor Sul (desenho nº 4), o qual corresponde a um encaminhamento próximo de traçados de linhas já existentes, deverão por este facto ser estudados os efeitos cumulativos de impactos ambientais.

Com os melhores cumprimentos.

Por delegação da Presidente da Câmara Municipal
A Directora do Departamento de Fomento e Serviços Urbanos,

Maria do Rosário Ferrão, Engª Civil

RF/ID

Departamento de Fomento e Serviços Urbanos
Tel: 263 276031 / 5 Fax: 263 271510

049719 2000.12.07

DATA / DATE 2000.12.07	REF.º 2172/PRES	
PARA / TO Direcção Geral do Ambiente	N.º FAX 214719074	
A/C / C/C	N.º PAGES. 2	
DE / FROM GABINETE APOIO PRESIDÊNCIA	TELEFAX: 219830874 TELEFONE: 219828470	

ASSUNTO: Processo de Definição de âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (DA nº13).
 Projecto: Infra-estruturas Associadas da Rede Nacional de Transporte, da
 responsabilidade da Ren - Rede Eléctrica Nacional; S.A
 Solicitação de Parecer

V/Ref SAI(DIA)/00
 522.1/13
 V/Ofício 009459 - 27.11.2000

Relativamente ao assunto em epígrafe, junto se envia o nosso parecer anexo.

Com os melhores cumprimentos,

MAOT-DGA			
00004887		11. DEZ 2000	
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>
DAA	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>
DGL	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>
GAA	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
NUTEN	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

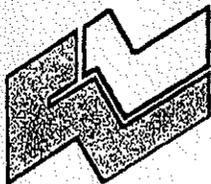
*Cumprimentos ao
 regº João Teles*

*ffee
 00/12/11*

O Presidente da Câmara



Adão Ramos Barata



MUNICÍPIO DE LOURES
CÂMARA MUNICIPAL

PARECER

Atendendo a que o estabelecimento das localizações das infraestruturas e dos corredores compatíveis da Rede Nacional de Transporte da REN serão feitos com base nos Planos Directores Municipais e que, no caso do concelho de Loures, o PDM está em fase de revisão, considera-se de toda a conveniência que a equipe técnica que irá desenvolver o projecto de corredor, bem como a equipe que vai desenvolver o EIA entrem em contacto com a Direcção de Projecto do Plano Director Municipal da Câmara Municipal de Loures.

Considera-se ainda que haverá vantagens na adopção dos corredores já existentes.

Tendo em conta que a zona atravessada pelo corredor inclui área da zona delimitada do Vinho de Bucelas, e atendendo à importância da actividade aí existente para o concelho, o acréscimo de ocupação de solo deverá ser o mínimo possível, tendo igualmente em conta as infraestruturas associadas à cultura da vinha.

Finalmente, considera-se que, na fase de projecto e, posteriormente, na fase do EIA, deverá haver o máximo cuidado na não afectação de habitações, em zona rural, pela sobrepassagem de linhas de alta tensão, tendo em conta os espaços disponíveis e também tendo em consideração o princípio da precaução.