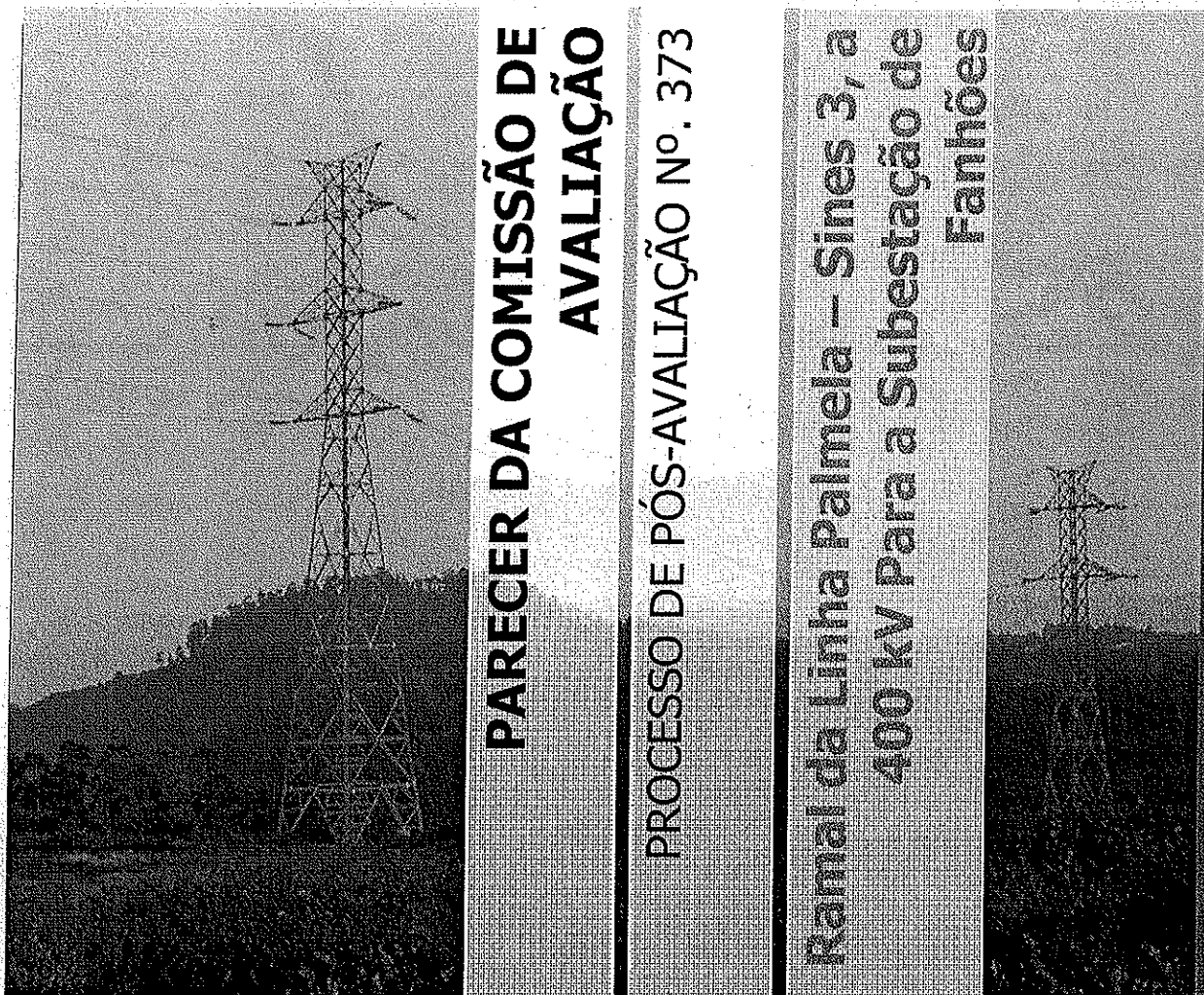


PA - 373
AJA - 2007



**PARECER DA COMISSÃO DE
AVALIAÇÃO**

PROCESSO DE PÓS-AVALIAÇÃO Nº. 373

**Ramal da Linha Palmela - Sines 3, a
400 kV Para a Subestação de
Fanhões**

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Agência Portuguesa do Ambiente

Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do
Alentejo

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de
Lisboa e Vale do Tejo

Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P.

Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e
Arqueológico, I.P.

Setembro de 2010

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO.....	2
2	ANTECEDENTES.....	2
3	METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO.....	2
4	CARACTERIZAÇÃO DO PROJECTO.....	3
4.1	OBJECTIVOS E LOCALIZAÇÃO.....	3
4.2	DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO.....	3
4.3	ALTERAÇÕES AO PROJECTO.....	3
5	ANÁLISE DO RECAPE.....	4
6	ACOMPANHAMENTO PÚBLICO.....	8
7	CONCLUSÕES.....	10

1 INTRODUÇÃO

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em concreto o Decreto-Lei (DL) n.º 69/2000, de 3 de Maio (alterado e republicado pelo DL n.º 197/2005, de 8 de Novembro) e a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, a Direcção-Geral de Energia e Geologia, na qualidade de entidade licenciadora, apresentou à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) do "Ramal da Linha Palmela – Sines 3, a 400 kV para a Subestação de Fanhões", cujo proponente é a REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A..

A APA, como Autoridade de AIA, remeteu a documentação recebida às entidades que participaram na Comissão de Avaliação (CA) nomeada no âmbito do procedimento de AIA do respectivo Estudo Prévio.

Para este procedimento de Pós – Avaliação, mantiveram-se alguns dos mesmos representantes das várias entidades envolvidas, apresentando a CA a seguinte constituição:

- APA (Gabinete de AIA) – Eng.º Hugo Marques (Presidente), Dr.ª Rita Cardoso (Consulta Pública) e Dr.ª Rita Oliveira;
- Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P. (ARH Tejo, I.P.) - Eng.ª Maria Helena Alves;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo (CCDR Alentejo) – Eng.ª Joana Venade;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT) – Eng.ª Conceição Ramos;
- Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P. (ICNB, I.P.) – Arq. Ricardo Espírito Santo;
- Instituto de Gestão do Património Arqueológico e Arquitectónico, I.P. (IGESPAR, I.P.) – Dr.ª Maria Ramalho.

2 ANTECEDENTES

Em Novembro de 2008, a entidade licenciadora entregou à APA o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), a fim de sujeitar o projecto a procedimento de AIA.

O procedimento de AIA, que decorreu até 06 de Julho de 2009, terminou com a emissão da respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA), por Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, a qual foi favorável à alternativa 2 (A+B1+C+D1+E2+E3+F1), condicionada ao cumprimento dos termos e condições nela explicitados, incluindo os elementos a entregar em fase de RECAPE, as medidas de minimização, o programa de acompanhamento ambiental de obra e os programas de monitorização.

Refira-se que o projecto inicial denominado de Linha Marateca – Fanhões, a 400 kV passou entretanto a chamar-se de Linha Palmela – Sines 3, a 400 kV para a Subestação de Fanhões.

3 METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO

Em termos metodológicos, a CA, após ter verificado o cumprimento dos termos e condições enunciadas na DIA, considerou que no presente parecer apenas seriam efectuadas considerações sobre as questões/condições pertinentes, que não são cumpridas ou que deverão ser pormenorizadas. A estrutura adoptada para a apresentação destas considerações segue a organização constante na DIA, com a transcrição das medidas em análise.

4 CARACTERIZAÇÃO DO PROJECTO

4.1 OBJECTIVOS E LOCALIZAÇÃO

A presente Linha inicia-se na actual Linha Palmela - Sines 3 (Vendas Novas) e termina na Subestação de Fanhões (Loures), atravessando, de Sul para Norte, os seguintes concelhos e respectivas freguesias:

- Concelho de Vendas Novas – freguesias de Landeira e Vendas Novas;
- Concelho de Montijo – freguesias de Pegões e Canha;
- Concelho de Coruche – freguesias de Branca;
- Concelho de Benavente – freguesias de Santo Estevão, Benavente e Samora Correia;
- Concelho de Vila Franca de Xira – freguesias de Vila Franca de Xira, S. João dos Montes e Calhandriz;
- Concelho de Arruda dos Vinhos – freguesia de Santiago dos Velhos;
- Concelho de Loures – Freguesias de Bucelas e Fanhões.

O presente projecto tem por finalidade receber e escoar para toda a rede, a produção adicional de energia em Sines, resultante das diversas centrais de cogeração já ligadas ou em projecto e em condições adequadas de segurança e qualidade de serviço, para além de pretender igualmente dotar a rede dos reforços necessários à ligação de uma nova Central de Ciclo Combinado a gás natural a instalar na zona de Sines, permitindo escoar para Norte a energia produzida.

4.2 DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO

O presente projecto, correspondente a uma linha dupla de transporte de energia a 400 kV, apresenta uma extensão de 90 663,46 m em cabos aéreos.

A Linha Palmela – Sines 3, a 400 kV apresentará as seguintes características técnicas:

- Dois cabos condutores por fase do tipo ACSR 595 (Zambeze) e cabo do tipo Aster 570 na travessia do Tejo;
- Dois cabos de guarda, um convencional do tipo ACSR 153 (Dorking) e outro do tipo OPGW. Na travessia do Tejo será utilizado cabo do tipo Phlox 147.1;
- Apoios reticulados em aço galvanizado da família "DL" e "Q", bem como do tipo tubular na travessia do Tejo;
- Isoladores de vidro temperado do tipo U160BS e antipoluição do tipo composto 4C160P;
- Cadeias de isoladores e acessórios adequados aos escalões de corrente de defeito máxima de 50,0 kA;
- Fundações dos apoios constituídos por quatro maciços independentes formados por uma sapata em degraus e chaminé prismática. Os apoios da travessia do Tejo possuem fundação constituída por um só maciço;
- Circuitos de terra dos apoios definidos em função das características dos locais de implantação dos apoios.

4.3 ALTERAÇÕES AO PROJECTO

O presente RECAPE apresenta uma proposta de traçado (devidamente avaliada) que sai do corredor aprovado em DIA, em concreto no local do troço A. Segundo o proponente, esta proposta resulta da articulação da linha com os condicionalismos existentes, tendo por base uma análise de maior detalhe,

bem como do ponto 5 da DIA (Elementos a entregar em fase de RECAPE) que indica dever-se "*estudar a possibilidade do troço alternativo A salvar a área urbanizada formada pela mancha das povoações de Fazendas de Piçarras, Piçarra e S. João das Craveiras (...)*".

Tendo em consideração a informação apresentada no RECAPE, não se verificam alterações significativas relativamente aos factores ambientais avaliados.

5 ANÁLISE DO RECAPE

Condicionantes da DIA

7. "*Caso se venha a confirmar a afectação no solo de alguma das áreas enunciadas no anexo III do DL n.º 166/2008, de 22 de Agosto, em fase prévia à obra, deve ser solicitada autorização para a ocupação das áreas de REN ao abrigo do n.º 42 do mesmo diploma.*"

Relativamente à ocupação de solos de Reserva Ecológica Nacional (REN) pela instalação da linha de muito alta tensão, segundo o Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, este tipo de projecto não está previsto nos usos e acções compatíveis, pelo que se aplica o disposto no n.º3 do artigo 21.º daquele diploma. Assim, é autorizada a ocupação de áreas de REN com a infra-estrutura objecto de análise, na sequência da DIA favorável condicionada emitida para o projecto da linha de muito alta tensão, devendo no entanto, ser acautelada a não ocupação de áreas daquela servidão com estaleiros e/ou depósitos de materiais.

Relativamente ao concelho do Montijo, esclarece-se que uma vez que o mesmo não tem carta de REN publicada, aplica-se-lhe o artigo 42º do Decreto-Lei acima mencionado. Assim, e apenas no caso deste município, se estiverem previstos apoios localizados em algumas das áreas enunciadas no anexo III do mesmo diploma a realização da obra carece de autorização prévia da CCDR LVT.

Relativamente aos aspectos mencionados no RECAPE referentes à Reserva Agrícola Nacional (RAN) importa esclarecer que a utilização de solos de RAN para outros fins terá que compreender a emissão de um parecer prévio vinculativo o qual deverá ser emitido pela Entidade Regional da RAN, conforme o disposto no Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de Março. Da informação constante no RECAPE não é possível concluir nada a este respeito, sendo que deverá ser esclarecido pelo proponente se efectivamente já foi obtido o mencionado parecer.

Elementos a entregar em fase de RECAPE

1. "*Apresentação de um estudo que inclua:*

- *Prospecção arqueológica sistemática ao longo do corredor seleccionado - 100 metros de largura limitado por duas rectas paralelas distanciadas 50 metros do eixo do traçado, bem como de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas;*
- *Cartografia à escala 1:25000 e à escala de projecto de todos os elementos patrimoniais em conjugação com os elementos de projecto, tanto os que constam do EIA como os que forem detectados durante a fase de prospecção mais aprofundada. Todos estes elementos devem estar*

individualmente identificados e georreferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios e/ou dos imóveis);

- *Elaboração de fichas de caracterização dos elementos detectados durante a prospeção sistemática, avaliação de impactes e proposta das respectivas medidas de minimização”.*

Considera-se que o elemento 1 foi cumprido na sua globalidade, no entanto, relativamente à cartografia à escala de projecto, apesar do Relatório de Património (Anexo 4, p. 3) referir que a mesma se encontra em anexo (Anexo I), não nos foi possível detectá-la. Desta forma, considera-se que, em fase prévia à obtenção da licença de instalação, deverá ser enviada à Autoridade de AIA, de modo a ser devidamente apreciada a referida cartografia.

2. *“Elaborar uma Cartã de Condicionantes a integrar no Caderno de Encargos da obra relativamente à localização dos apoios das linhas, estaleiro, unidades funcionais da obra, acessos e áreas de empréstimo/depósito de inertes, de modo a interditar a sua implantação a menos de 50 metros das ocorrências de interesse patrimonial”.*

O RECAPE inclui duas colecções de cartas repetidas (Desenho 3 e Anexo F do plano de acompanhamento ambiental) relativas às *“Condicionantes à Instalação de Estaleiros”*. Contudo, o presente RECAPE não apresenta um conjunto de cartas que inclua e identifique as Condicionantes referidas neste ponto da DIA, em concreto a localização dos apoios das linhas, unidades funcionais da obra, acessos e áreas de empréstimo/depósito de inertes, pelo que, em fase prévia à obtenção da licença de instalação, deverá ser esclarecida a situação ou apresentada a informação em falta à Autoridade de AIA.

5. *“Estudar a possibilidade do troço alternativo A:*

- *Salvaguardar a área urbanizada formada pela mancha das povoações de Fazendas de Piçarras, Piçarra e S. João das Craveiras, que é atravessada a meio, bem como a área limite do corredor que coincide com os seus limites (...).”*

Tal como já referido no subcapítulo 4.3. *“Alterações ao projecto”*, foi desenvolvida uma proposta de traçado para salvaguardar a área urbana formada pelas povoações de Fazendas de Piçarras, Piçarra e S. João das Craveiras.

O afastamento máximo da directriz da linha face ao corredor aprovado é de 1200m, passando a localizar-se a Sul do aglomerado de Piçarras e evitando a descontinuidade nas povoações referidas.

Verifica-se que esta alteração projecta a linha para uma zona com uso actual do solo dominado por montado de sobre disperso, contudo, esta situação não constitui um impacte negativo significativo pois tratando-se de montado disperso os apoios da futura linha poder-se-ão ajustar no terreno de forma a minimizar a afectação de exemplares de quercíneas, referindo mesmo o RECAPE que não haverá necessidade de proceder ao abate das mesmas. Durante a fase de exploração do Ramal da Linha Palmela – Sines 3, haverá apenas que proceder ao decote dos espécimes localizados sob a mesma de forma a manter as distâncias de segurança constantes no Decreto-Regulamentar n.º 1/92, de 18 de Fevereiro. Assim, considera-se que os impactes resultantes desta alteração não serão significativos, face ao tipo de projecto que permite a implantação dos apoios sem necessidade de abate de árvores.

Refira-se ainda que na área de montado de sobre disperso onde a linha ficará localizada, a sudeste da povoação, existe uma cortina arbórea de pinheiros junto à estrada, a qual vai minimizar o impacte visual

relativamente ao que se verificava no Estudo Prévio, em que a linha estava prevista numa zona com predomínio de culturas anuais de sequeiro, que não constituíam qualquer protecção visual.

Analisando o traçado da linha sob a Carta de Condicionantes do PDM de Vendas Novas, verifica-se que a alteração proposta prevê a afectação/inviabilização de um ponto de água utilizado por meios aéreos de combate a incêndios florestais, localizado a Sul de Piçarras nas proximidades do apoio 34, e respectiva faixa de segurança. No entanto, e apesar do carácter específico desta afectação, já que se trata de pontos de emergência utilizados em situações muito definidas e pontuais, considera-se que a mesma não será significativa, uma vez que existem mais três pontos de emergência na proximidade.

Desta forma, confirma-se a viabilidade do projecto, apenas considerando que deverá ser aprovada, pela entidade com competência nessa área (Autoridade Nacional de Protecção Civil - ANPC), a afectação do ponto de água utilizado por meios aéreos de combate a incêndios florestais e respectiva faixa de segurança, a Sul de Piçarras, pelo que deverá ser enviada à Autoridade de AIA em fase prévia à obtenção da licença de instalação, a respectiva autorização.

Salienta-se que foi consultada a ANPC no âmbito do acompanhamento público, não tendo sido recebido qualquer parecer por parte desta entidade.

Considerando que a alteração ao traçado da linha agora proposto prevê salvaguardar a área urbanizada constituída pelas povoações de Fazendas de Piçarras, Piçarra e S. João das Craveiras, conclui-se que os aspectos socioeconómicos acautelados na DIA se encontram salvaguardados.

Face ao exposto, conclui-se que a proposta de traçado desenvolvida, apesar de sair do corredor aprovado em DIA, em concreto no local do troço A, tendo em consideração a informação apresentada no RECAPE, não introduzirá impactes ambientais negativos que inviabilizem o projecto.

9. *"Apresentar um plano de acessibilidades, que deverá ter em atenção as condicionantes ambientais do corredor a afectar com o traçado da linha (zonas de valor ecológico, zonas non aedificandi, RAN, REN, captações e domínio hídrico, entre outras)".*

O RECAPE refere que o plano de acessibilidades apenas será elaborado em fase de construção, após adjudicada a empreitada, já que a selecção dos acessos será da responsabilidade do empreiteiro.

Dado que o proponente se compromete a submeter o Plano de Acessos à aprovação da Autoridade de AIA, previamente ao início da construção, a CA considera ser aceitável a sua apreciação numa fase posterior do projecto e antes do início da fase de construção.

10. *"Apresentar uma planta de localização de estaleiros/parques de materiais, tendo em conta as condicionantes à instalação dos mesmos".*

O RECAPE não apresenta a planta indicada pelo facto da selecção do local para o estaleiro e infra-estruturas associadas ser feita pelo empreiteiro, após obtenção da licença de instalação.

Por outro lado, o Plano de Acompanhamento Ambiental inclui a obrigação do empreiteiro respeitar todas as condicionantes à localização destas áreas, as quais serão integradas no Caderno de Encargos da obra. Acresce ainda o facto da REN se comprometer desde já a dar conhecimento da localização dos estaleiros/parques de materiais à Autoridade de AIA previamente ao início da construção.

11. "Apresentar um plano de recuperação/integração paisagística que deverá contemplar a reabilitação/integração das zonas sujeitas à instalação de estaleiros/parque de materiais, de depósitos de materiais sobrantes, dos acessos a criar nas frentes de obra, zonas de talvegue, zonas de aterro e escavações. A implementação deste plano deverá ter em consideração as medidas de minimização propostas no parecer da CA e deverá ainda contemplar, para além das peças desenhadas, uma memória descritiva e justificativa, Caderno Técnico de Encargos – Condições Técnicas Especiais, medições, mapa de quantidades e orçamentos dos trabalhos a executar e um cronograma com o faseamento de obra e a calendarização das operações de manutenção/conservação a realizar durante o período de garantia".

Tal como referido anteriormente, no RECAPE não é apresentada a localização dos estaleiros/parques de materiais, pelo facto da selecção do local para o estaleiro e infra-estruturas associadas ser feita pelo empreiteiro, após obtenção da licença de instalação.

Deste modo, em fase posterior, previamente à fase de construção, deverá o proponente submeter à Autoridade de AIA, a aprovação do plano de recuperação/integração paisagística mencionado.

Medidas de minimização e de compensação e plano de acompanhamento e gestão ambiental da obra

No que diz respeito às medidas de minimização e de compensação incluídas na DIA, o RECAPE inclui um Plano de Acompanhamento Ambiental no seu Volume V. O Plano de Acompanhamento Ambiental inclui no seu anexo A um plano de implementação das medidas de minimização dos impactes ambientais com inclusão e descrição das medidas preconizadas na DIA, formas de operacionalização, responsáveis pela implementação e formas de verificação.

Refira-se que este plano define as principais orientações para as actividades a realizar no âmbito da supervisão e acompanhamento ambiental da fase de construção da Linha e integrará o Caderno de Encargos da Obra, pelo que a CA considera que o cumprimento das medidas de minimização e de compensação impostas na DIA se encontra devidamente assegurado.

No entanto, chama-se a atenção para as considerações referentes à medida de minimização 72, transcrita de seguida.

72. "Colocação de sinalização para aves do tipo BFD (Bird Flight Diverter) nas extensões dos troços A, B1 ou B2 (consoante a alternativa seleccionada) e C que se desenvolvam na Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo, com um compasso de aplicação de 3 em 3 metros. Na restante extensão da linha e uma vez que ocorrem movimentos migratórios de várias espécies de avifauna, protegida ou não, o compasso de colocação poderá ser de 5 em 5 metros".

A parte do projecto agora em análise, tal como verificado em fase de AIA, intersecta territórios classificados da Rede NATURA 2000 (PTCON0009 e PTZPE0010 – Estuário do Tejo) em parte do seu traçado, nomeadamente nos concelhos de Benavente e Vila Franca de Xira.

Os apoios das torres de transporte de energia entram nestes territórios a partir do apoio 157 até ao apoio 195, num total de 39 apoios a ocorrer em território sob estatuto de classificação do Plano Sectorial da Rede NATURA 2000.

Verifica-se no entanto que no RECAPE, as cablagens aéreas entre estes apoios "limite" e os apoios imediatamente adjacentes (156 e 196), ocorrem na vertical da área classificada e possuirão um ritmo de aplicação de BFD de 5 em 5 metro, apesar de se encontrarem em área classificada.

No sentido de corrigir esta situação e de manter a mesma lógica de actuação em territórios sob estatuto de protecção, propõem-se que nestas duas extensões, entre os apoios 156 e 157 (Benavente) e os apoios 195 e 196 (Vila Franca de Xira), sejam colocados BFD num compasso de aplicação similar ao da restante linha que ocorre em Área Classificada, de 3 em 3 metros, se este método for tecnicamente viável.

Programas de monitorização

Relativamente ao factor ambiental "Ecologia", refere-se que o plano de monitorização de vertebrados voadores apresentado no RECAPE cumpre os requisitos expressos na DIA.

6 ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 12 dias úteis, de 5 a 20 de Agosto de 2010.

No período do Acompanhamento Público foram recebidos 8 pareceres com a seguinte proveniência:

- Junta de Freguesia de Bucelas
- DGADR – Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural
- LNEG
- ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações
- Rede Ferroviária Nacional REFER EPE
- EP Estradas de Portugal, S.A.
- BRISA Auto Estradas de Portugal, SA
- NAER Novo Aeroporto, SA

A **Junta de Freguesia de Bucelas** reitera que o traçado agora proposto induz impactes ambientais negativos, muito significativos e permanentes, e considera, ainda, que resulta de uma incorrecta avaliação de impactes das alternativas anteriormente consideradas.

Refere que a alternativa escolhida condiciona o desenvolvimento da povoação da Bemposta e afecta uma das mais importantes unidades turísticas de referência da freguesia de Bucelas, a Quinta do Boição, localizada num espaço natural pouco intervencionado.

Considera que ao atravessamento de Bucelas por linhas de alta tensão deverá sempre fazer-se pelos espaços canais já criados para as linhas eléctricas de alta tensão existentes.

Importa referir que as questões levantadas pela Junta de Freguesia de Bucelas foram ponderadas aquando da Avaliação de Impacte Ambiental em fase de Estudo Prévio.

A **DGADR** refere que foram consideradas as medidas de minimização de impactes apresentadas por aquela Direcção-Geral e pelas Associações de Regantes e Beneficiários da Lezíria Grande de Vila Franca de Xira e do Vale do Sorraia, no sentido da salvaguarda das áreas e infra-estruturas dos Aproveitamentos Hidroagrícolas interferidos pelo projecto.

Assim, refere que nada tem a opor desde que sejam cumpridas as referidas medidas de minimização.

No entanto, atendendo às interferências com outras áreas agrícolas, designadamente de Reserva Agrícola Nacional, entende que deverão ser consultadas as Direcções Regionais de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo e do Alentejo.

O **LNEG** refere que atendendo à natureza do projecto, durante as fases de exploração e de construção, os impactes qualitativos e quantitativos sobre as águas subterrâneas, salvo qualquer situação pontual, afiguram-se como praticamente nulos.

A **ANACOM** não coloca objecção à implementação do projecto em causa.

A **REFER** verifica que o projecto em análise mantém o cruzamento da Linha do Alentejo cerca do Km 47,100 e da Linha do Norte cerca do Km 29,200.

Refere que a variante apresentada, com um traçado alternativo entre os apoios P28/V4 e P44, não vem alterar os locais propostos para os atravessamentos aéreos identificados. Refere que não se registam aspectos determinantes que obstem à geometria global do traçado.

No entanto, informa que aguarda pelo envio em detalhe do projecto de execução dos atravessamentos previstos, para que se dêem seguimento às diligências normais para aqueles tipos de empreendimentos e a **REFER** poder se pronunciar sobre o projecto em causa.

Assim, refere que deverão ser entregues os elementos de maior pormenor que evidenciem o cumprimento dos requisitos aplicáveis, conforme enunciado no parecer emitido no âmbito do processo de AIA (em anexo).

Relativamente à intersecção do traçado com a Ligação Poceirão/Caia, refere que será a Elos-Ligação de Alta Velocidade SA que se deverá pronunciar.

A **EP** salienta a necessidade de ser garantido o cumprimento da condição da DIA "Compatibilizar o projecto da linha, com o projecto do lança IC13, cujo corredor intercepta a área em estudo da linha, no concelho de Coruche".

A **BRISA** refere que o projecto em avaliação poderá interferir com a concessão de construção, conservação e exploração de auto-estradas outorgadas à BRISA, nomeadamente com a A1 – Auto-estrada do norte, A2 – Auto-estrada do Sul, A6 – Auto-estrada Marateca/Caia, A9 – Circular Regional Exterior de Lisboa, A10 – Auto-estrada Bucelas/Carregado (A1) /A13 (IC3) e A13 – Auto-estrada Almeirim/Marateca, pelo que na sua execução deverá ter-se em consideração a zona de servidão "non aedificandi" das infra-estruturas rodoviárias anteriormente referidas, e serem tomadas e garantidas todas as disposições regulamentares aplicáveis à implantação daquele tipo de infra-estruturas reactivamente às auto-estradas em causa, de forma a não haver interferência com a sua exploração.

O **NAER** refere que o projecto em avaliação se sobrepõe, em planta, às zonas 4A, 5A, 6A, 6B e 10 das Medidas Preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, definidas pelo decreto nº 19/2008, de 1 de Julho, prorrogado pela Resolução de Conselho de Ministros nº 50/2010, de 19 de Julho, pelo que considera que deverá ser submetido a parecer vinculativo por parte da ANA, SA.

Salienta-se que foi consultada a ANA, SA no âmbito do acompanhamento público, no entanto não recebido qualquer parecer por parte desta entidade.

7 CONCLUSÕES

Tendo em consideração o referido no presente parecer, a CA considera que o Projecto do Ramal da Linha Palmela – Sines 3, a 400 kV para a Subestação de Fanhões se encontra em conformidade com a respectiva DIA, contemplando de uma maneira geral as condicionantes, medidas de minimização e de compensação e planos de monitorização estipulados na mesma. Contudo, deverão ser remetidos à Autoridade de AIA, em fase prévia ao licenciamento para apreciação e aprovação, os seguintes elementos:

- Cartografia à escala de projecto de todos os elementos patrimoniais em conjugação com os elementos de projecto;
- Carta de condicionantes com localização dos apoios das linhas, unidades funcionais da obra, acessos e áreas de empréstimo/depósito de inertes.

Em fase prévia ao licenciamento, deverá ainda ser dado cumprimento aos seguintes aspectos:

- Esclarecer junto da Autoridade de AIA, se já foi obtida autorização por parte da Entidade Regional da RAN, para a utilização de solos da RAN para outros fins;
- Dar conhecimento à Autoridade de AIA, da autorização prévia da CCDR LVT, para a ocupação de áreas da REN no concelho do Montijo, no caso de estarem previstos apoios localizados em algumas das áreas enunciadas no anexo III do Decreto-Lei nº 166/2008 de 22 de Agosto;
- Dar conhecimento à Autoridade de AIA da aprovação por parte da Autoridade Nacional de Protecção Civil, da afectação do ponto de água utilizado por meios aéreos de combate a incêndios florestais e respectiva faixa de segurança, a Sul de Piçarras.

Salienta-se ainda para a necessidade de submeter à Autoridade de AIA, para apreciação e aprovação, previamente ao início da fase de construção, os seguintes elementos:

- Plano de acessibilidades, que deverá ter em atenção as condicionantes ambientais do corredor a afectar com o traçado da linha (zonas de valor ecológico, zonas non aedificandi, RAN, REN, captações e domínio hídrico, entre outras);
- Localização dos estaleiros/parque de materiais, tendo em conta as condicionantes à instalação dos mesmos (nomeadamente a não ocupação de áreas de REN);
- Plano de recuperação/integração paisagística (o qual deverá contemplar a reabilitação/integração das zonas sujeitas à instalação de estaleiros/parque de materiais, de depósitos de materiais sobranes, dos acessos a criar nas frentes de obra, zonas de talvegue, zonas de aterro e escavações);

Relativamente ao cumprimento das medidas de minimização e de compensação estipuladas na DIA, grande parte das propostas para o seu cumprimento remetem para o Plano de Acompanhamento Ambiental que inclui um plano de implementação das medidas de minimização dos impactes ambientais.

O Plano de Acompanhamento Ambiental, que define as principais orientações para as actividades a realizar no âmbito da supervisão e acompanhamento ambiental da fase de construção da Linha, integrará o Caderno de Encargos da Obra, pelo que a CA considera que o cumprimento das medidas de minimização e de compensação impostas na DIA se encontra devidamente assegurado. No entanto, relativamente à medida 72, deverá ser considerada a seguinte alteração: colocação de BFD num compasso de aplicação

similar ao da restante linha que ocorre em Área Classificada, de 3 em 3 metros, entre os apoios 156 e 157 (Benavente) e os apoios 195 e 196 (Vila Franca de Xira).

Deverá ainda ser tido em consideração o referido nos pareceres da Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), da Rede Ferroviária Nacional REFER EPE, da BRISA Auto Estradas de Portugal, SA e NAER Novo Aeroporto, SA.

Salienta-se que, perante a Autoridade de AIA, a responsabilidade do cumprimento de todas as condições apresentadas na DIA, bem como da legislação aplicável ao projecto, e das considerações provenientes dos pareceres das entidades acima referidas, é sempre da competência do proponente, pelo que este deverá sempre salvaguardar o cumprimento das obrigações do(s) empreiteiro(s).

O proponente deverá informar a Autoridade de AIA do início da fase de construção, a fim de possibilitar o desempenho das suas competências na Pós-Avaliação do projecto.

p) A COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Dita Oliveira