



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

Infraestruturas de Portugal, S.A.
Praça da Portagem
2809-013 – ALMADA

S/ referência

Data

N/ referência

Data

S066287-201612-DAIA.DAP

DAIA.DAPP.00371.2016

Assunto: Eletrificação e Reabilitação do Troço Viana do Castelo / Valença da Linha do Minho
Verificação da Aplicabilidade do Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA)

Na sequência do pedido remetido a esta Agência para emissão de parecer relativo à aplicabilidade do regime jurídico de avaliação de impacte ambiental (AIA) ao projeto em apreço, verifica-se que o mesmo se reporta à modernização de um projeto anteriormente sujeito a procedimento de AIA, tipologia para a qual não está fixado limiar no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro. Assim, importa aferir a aplicabilidade do referido regime jurídico por via do disposto na subalínea ii), da alínea c), do n.º 4 do seu artigo 1.º.

De referir que em março de 2014, o então Gestor da Rede Ferroviária (ex-REFER) solicitou a pronúncia desta Agência relativamente à aplicabilidade do RJAIA para a 2ª Fase da Modernização do Troço Nine / Valença, da Linha do Minho, com cerca de 92 km de extensão em via única. Em resultado, esta Agência considerou que o projeto era suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, decorrentes da afetação de áreas fora do Domínio Público Ferroviário (DPF) preexistente, abrangendo áreas consideradas sensíveis na aceção da definição constante da alínea a) do artigo 2.º do referido diploma, áreas de Reserva Agrícola Nacional e de Reserva Ecológica Nacional, bem como outras afetações ao nível da soioeconomia e recursos hídricos.

Analisada a documentação agora remetida, verifica-se que a mesma se reporta apenas ao Troço Viana do Castelo/Valença. O Troço Nine/Viana do Castelo foi objeto de um anterior pedido de verificação da aplicabilidade do regime jurídico de AIA, tendo esta Agência considerado que o mesmo não estava sujeito a procedimento de AIA (ofício ref.ª S052895-201609-DAIA.DAP).



REPÚBLICA
PORTUGUESA

AMBIENTE

Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal

Ap. 7585 – 2610-124 Amadora

Tel: (351)21 472 82 00 Fax: (351)21 471 90 74

email: geral@apambiente.pt – <http://apambiente.pt>

As principais alterações ao projeto, comparativamente ao projeto inicialmente apresentado, correspondem à eliminação das Estações Técnicas de Vila Nova de Cerveira (com afetação de áreas urbanas e logradouros) e a de S. Pedro da Torre (com afetação de áreas da Zona de Proteção Especial do Estuário dos rios Minho e Coura).

O troço agora em apreciação desenvolve-se desde a saída da Estação de Viana do Castelo entre o pk 83+800 e o pk 131+449, numa extensão de cerca de 47,7 km.

Entre o km 95 e 96 o traçado da linha constitui a delimitação física do Sítio de Interesse Comunitário (SIC) do rio Minho (Código PTCO0019). A zona de Proteção Especial dos estuários dos rios Minho e Coura desenvolve-se desde Valença até à foz do rio Minho.

As principais intervenções a realizar e que configuram novos elementos face à linha atual são os seguintes:

- Eletrificação da Linha, incluindo a construção de 5 postos autotransformadores (objeto de projeto autónomo de conceção construção);
- Construção da estação de Carreço (km 90) com uma linha de resguardo (Linha II) com 820 metros entre estacas limite de resguardo;
- Construção da estação de Carvalha (km 121) com duas linhas de resguardo (Linha II e III) com um mínimo de 807 metros entre estacas limite de resguardo, dois topos com 50 metros úteis (topos/gavetos G1 e G2) e um topo de escorregamento/segurança sem comprimento útil (G3);
- Rebaixamento de via para garantir o gabarito de eletrificação nos túneis de Seixas (PK 108+592) e de Gondarém (PK 112+435).

As restantes intervenções são consideradas obras correntes no âmbito da ferrovia, nomeadamente a instalação de sinalização eletrónica e telecomunicações e a automatização de passagens de nível e de atravessamentos pedonais e execução de passagens desniveladas para supressão de passagens de nível.

De acordo com o entendimento desta Agência, face aos elementos disponibilizados e do resultado da consulta às entidades com competência na área de implantação do projeto, designadamente o Instituto da Conservação da Natureza (ICNF) e da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), considera-se o seguinte:

- No que respeita ao Uso do Solo, Ordenamento do Território e Socioeconomia, considera-se que o projeto não induz, de uma forma geral, impactes negativos significativos, estando definidas para cada uma das fases um conjunto de medidas de minimização de impactes que se julgam adequadas e suficientes para a sua salvaguarda;
- Relativamente aos Valores Naturais em presença, na informação disponibilizada são referidas as Áreas Classificadas – com listagem de ameaças e orientações de gestão – contudo não é apresentada a identificação e avaliação de impactes sobre aquelas áreas e Valores Naturais Classificados em presença, bem como as eventuais medidas que minimizem os potenciais impactes significativos, decorrentes da eletrificação da linha, designadamente:

- mortalidade de avifauna e, eventualmente também de morcegos, por colisão com a catenária;
 - mortalidade de avifauna devido a eletrocussão nas infraestruturas elétricas;
 - eventual ampliação do efeito de barreira para vertebrados terrestres não voadores (mamíferos, anfíbios e répteis) e da mortalidade por colisão de aves e morcegos com arame farpado, ambos os impactes dependentes do tipo de vedação a instalar em relação à qual não foram remetidos elementos suficientes para despistar esta situação.
- Sobre a afetação e respetiva minimização das áreas submetidas a Regime Florestal (total ou parcial) decorrente da localização da Estação Técnica da Carvalha e sobre as eventuais implicações sobre as Matas Nacionais da Gelfa e do Camarido, decorrentes das intervenções preconizadas, nada é referido.

Do exposto, verificando-se que os potenciais impactes negativos do projeto se reportam, essencialmente às implicações da eletrificação da ferrovia nos valores naturais que justificaram a classificação das áreas em causa, considera-se que os mesmos, embora careçam de avaliação ao abrigo do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação, não determinam a sujeição do projeto a procedimento de AIA, nos termos do estabelecido no respetivo regime jurídico.

Assim, o Estudo de Incidências Ambientais (EIInCA) a apresentar pelo proponente do projeto deve obrigatoriamente abranger as vertentes definidas nas alíneas do n.º 6 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação, identificando-se, em anexo ao presente ofício, os aspetos a ter em consideração na elaboração do referido estudo, conforme exposto pelo ICNF.

Por último, no que respeita à afetação de áreas submetidas a Regime Florestal (total ou parcial) e sobre as eventuais implicações sobre as Matas Nacionais da Gelfa e do Camarido, deve o proponente consultar igualmente o ICNF sobre a sua viabilidade.

Com os melhores cumprimentos.

PL

O Presidente do Conselho Diretivo da APA, I.P.

Nuno Lacasta

Ana Teresa Perez
Vogal

MCF

ANEXO

ELETRIFICAÇÃO E REABILITAÇÃO DO TROÇO VIANA DO CASTELO/VALENÇA DA LINHA DO MINHO

ASPETOS A TER EM CONSIDERAÇÃO NA ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE INCIDÊNCIAS AMBIENTAIS

- Quanto à instalação de vedação da ferrovia (p.65) não são remetidos elementos suficientes para avaliar que impactes pode gerar sobre os Valores naturais, nomeadamente, aumento do efeito barreira sobre fauna ou mortalidade por colisão com arame farpado, eventualmente, integrado na solução a implementar;
- Com base nos elementos fornecidos, os impactes negativos e mais significativos na fase de exploração sobre a fauna que importa minorar relacionam-se com os seguintes aspetos:
 - Mortalidade de aves e, eventualmente também de morcegos, derivada à colisão com a catenária (embate do animal com os cabos provocando ferimentos graves ou morte);
 - Mortalidade de aves devido à eletrocussão de aves através do contato entre a ave e dois condutores aéreos ou entre a ave, um condutor e um outro elemento ligado à terra, sendo particularmente vulneráveis as aves de rapina ou cegonhas;
 - Os locais onde aqueles impactes podem ter maior significância/magnitude (“pontos negros de mortalidade de fauna”) diferem de espécie para espécie, tendo em conta as preferências das espécies e os habitats na envolvente da ferrovia. Contudo, são particularmente suscetíveis de serem afetados os locais onde se concentram grande número de indivíduos (habitat de refúgio ou alimentação), por exemplo, zonas húmidas como sapal localizado na parte terminal do rio Coura ou do rio Âncora, ou corredores preferenciais de que são exemplo os vales dos maiores rios atravessados, ou de áreas particularmente notáveis, de que é exemplo a Veiga de Mira (Valença) no troço em causa;
- Assim, na fase de Projeto, importa que seja feita uma análise dos potenciais locais (troços) suscetíveis de constituírem “ponto negro de mortalidade de avifauna ou morcegos”, por forma a definir as medidas adequadas de anti-pouso e anti-nidificação nos postes da catenária e de sinalização da linha (“feeder”) ao longo da infraestrutura, para além de outras medidas como a manutenção, robustecimento ou introdução de alinhamentos arbóreos laterais à ferrovia por forma a obrigar a fauna voadora a elevar a trajetória de voo;

- Quanto aos Postos autotransformadores, importa o seguinte:
 - Reduzir impacte de eventual derrame de óleo dos transformadores, no sentido de prevenir a contaminação de linhas de água que se inserem ou drenam para Áreas Classificadas (SIC Litoral Norte, SIC Rio Minho e ZPE Estuário dos rios Minho e Coura);
 - Obviar ao recurso de arame farpado no extremo superior das vedações devido ao risco de mortalidade de aves e morcegos;
 - Minimizar o risco de eletrocussão de aves, na eventualidade poisarem sobre os postos de transformação (nomeadamente sobre os isoladores rígidos), seccionador, ou travessa de ligação dos condutores à estrutura de suporte da catenária, por exemplo, através do isolamento dos elementos em tensão e colocação de dissuasores de poiso;
- Com base nas fotografias remetidas como ilustrando os Postos Autotransformadores a construir (fig. 2.3, página 14), alerta-se para o facto de o seccionador não poder ser montado na posição horizontal. A este respeito importa referir que de acordo com os estudos desenvolvidos no âmbito de protocolos entre o ex-ICN(B), EDP-Distribuição Energia, S.A., Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA) e Quercus – Associação Nacional para a Conservação da Natureza, os Seccionadores horizontais estão entre as situações que mais contribuíram para a eletrocussão de aves;
- Assim, na fase de Projeto, e no que diz respeito ao risco de eletrocussão de aves, deverão ser previstas as medidas já executadas na Rede Nacional de Distribuição de acordo com os critérios no “Manual de Apoio à análise de projetos relativos à instalação de linhas aéreas de distribuição e transporte de energia elétrica” disponível no Portal do ICNF), nomeadamente:
 - Os aparelhos de corte no ar (seccionadores) deverão ser instalados na posição vertical ou invertida, a uma distância mínima de 35 cm até ao topo do poste, com os respetivos arcos revestidos;
 - Não é permitida a construção de linhas aéreas utilizando condutores nus sobre isoladores rígidos, exceto isoladores para reenvio de arcos;
 - Cobertura de elementos em tensão:
 - ✓ Nos apoios não deverão existir partes nuas em tensão a uma distância das travessas ligadas à terra inferior a 1,40m, recorrendo para tal às soluções de cobertura mais adequadas na situação em causa;
 - ✓ Nos casos em que os arcos dos condutores estejam instalados abaixo do plano da travessa e a uma distância dessa travessa não inferior a 1,40m, esses arcos poderão ser constituídos em cabo nu. Para distâncias à travessa inferiores ou

- em casos em que seja necessária a passagem do arco acima do plano da travessa, esses arcos deverão ser cobertos em toda a sua extensão, recorrendo à utilização de soluções de cobertura dos elementos em tensão que se julguem adequadas à situação (utilização de condutores cobertos ou de condutores nus revestidos através da aplicação de coberturas de proteção de condutor);
- ✓ Nos apoios de derivação, os condutores da linha principal e derivada(s) deverão igualmente ser cobertos numa extensão de 1,40m contados a partir dos isoladores adjacentes às pinças de amarração e os respetivos arcos deverão apresentar-se revestidos (recorrendo às soluções de cobertura dos elementos em tensão que se julguem adequadas à situação);
 - ✓ Nos postos de transformação aéreos e transições aéreo-subterrâneas deverá igualmente ser garantida a cobertura dos condutores e arcos existentes, nas mesmas distâncias acima previstas. Deverá ainda ser realizada a cobertura das ligações nos isoladores de travessia do transformador e descarregadores de sobretensões, através da aplicação de protetores para isolador de travessia;
 - ✓ Assim, não são admitidos elementos em tensão por cima do topo do poste ou das travessas;
- Também aqui deverão ser adotadas as medidas de anti-pouso e anti-nidificação e, eventualmente, de sinalização dos cabos aéreos, que se julguem adequadas à situação;
- Chama-se ainda atenção para a necessidade de acautelar eventuais impactes sobre morcegos aquando da intervenção sobre os túneis, notando a este propósito:
 - Para além do seu interesse científico e da importância como parte da biodiversidade, os morcegos são também um grupo de grande relevância ecológica. Podendo cada animal consumir numa noite mais de metade do seu peso em insetos, é fácil adivinhar o impacto que os morcegos têm nos ecossistemas de que fazem parte; as diversas espécies deste grupo consomem diariamente no nosso país dezenas de toneladas de insetos, resultando num consumo anual de muitos milhares de toneladas. Eliminando grandes quantidades de insetos que poderiam constituir pragas para a agricultura ou ser vetores de doenças, a importância económica dos morcegos é também muito significativa;
 - Todas as espécies de morcegos são protegidas legalmente pela Diretiva Habitats, Convenção de Berna, Convenção de Bona e Acordo sobre a Conservação das Populações de Morcegos Europeus (EUROBATS), e os seus abrigos são protegidos pela Convenção de Berna e Diretiva Habitats;

- De acordo com art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 140/99, na sua redação atual, para assegurar a proteção das espécies animais constantes dos anexos B-II e B-IV (nas quais se incluem os morcegos) é proibida a perturbação dos seus espécimes, nomeadamente, durante o período de reprodução, de dependência e de hibernação, desde que essa perturbação tenha um efeito significativo relativamente aos objetivos do diploma citado, bem como deteriorar ou destruir locais de reprodução e repouso daquelas espécies;
- A proibição pode ser derogada, excecionalmente, mediante licença do ICNF, desde que não exista alternativa satisfatória, não seja prejudicada a manutenção das populações das espécies num estado de conservação favorável, na sua área de distribuição natural, e quando o ato vise atingir uma das finalidades listadas, nomeadamente, para garantir interesses públicos prioritários de carácter social ou económico (alínea c) do n.º 1 do art.º 20.º do Decreto-Lei n.º 140/99, na sua redação atual).



**AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE**

Rua da Murgueira, nº 9/9A - Zambujal
Apartado 7585 - Alfragide
2610-124 AMADORA
Tel.: 21 472 82 00 - Fax: 21 471 90 74

Recebido em ^{SG} 23 / 12 / 2016
Horas 10h30
Assinatura OB



1512105 8400.015