



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

**Regularização Fluvial do Rio Grande da Pipa
Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
Processo de AIA nº 737/2009**

Comissão de Avaliação:

CCDR-LVT (entidade que preside) – Eng.^a Conceição Pais Ramos

CCDR-LVT (participação) – Dr.^a Helena Silva

IGESPAR, IP – Dr.^a Ana Martins

ARH Tejo, I.P. – Eng.^a Maria Helena Alves

CCDR-LVT (técnico especializado) – Dr.^a Ana Borges

Fevereiro de 2010

1. INTRODUÇÃO

Dando cumprimento à legislação de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Administração da Região Hidrográfica do Tejo, IP, na qualidade de entidade licenciadora, remeteu à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), em 14 de Agosto de 2009, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto "Regularização Fluvial do Rio Grande da Pipa", em fase de Projecto de Execução e cujo proponente é a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (CMVFX).

A CCDR-LVT, como Autoridade de AIA, nomeou uma Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades e seus representantes:

- CCDR-LVT - Eng.ª Conceição Ramos (Presidente), Dr.ª Helena Silva (Consulta Pública) e Dr.ª Ana Borges (Técnica Especialista – Ecologia)
- Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P. – Dr.ª Ana Margarida Martins;
- Administração da Região Hidrográfica do Tejo, IP – Eng.ª Maria Helena Alves.

A presente pretensão enquadra-se na alínea f) do n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro.

2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO

O método de avaliação seguido pela CA contemplou o seguinte:

- Análise global do EIA e avaliação da sua conformidade com as disposições do artigo 12.º, do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção e da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. Na sequência da referida análise foram solicitados elementos adicionais ao proponente;
- Da análise dos elementos adicionais verificou-se que, de um modo geral, foram tidos em conta os comentários e solicitações efectuadas pela CA, pelo que, em 23 de Outubro de 2009, foi emitida a Declaração de Conformidade;
- Consulta às seguintes entidades externas: Câmara Municipal de Alenquer (CMA), Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAPLVT), Rede Ferroviária Nacional, E.P.E (REFER), Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA (RAVE), Rede Energética Nacional – Gasodutos, SA (REN), Estradas de Portugal, SA (EP) e Empresa Portuguesa das Águas Livres, SA (EPAL).
- Realização da Consulta Pública no período compreendido entre 13 de Novembro a 21 de Dezembro de 2009;

- Realização de Visita nos dias 17 de Novembro de 2009 e 6 de Janeiro de 2010;
- Integração dos pareceres sectoriais, dos pareceres das entidades externas e dos resultados da Consulta Pública no presente Parecer Final.

3. JUSTIFICAÇÃO E OBJECTIVOS DO PROJECTO

O projecto em avaliação diz respeito à regularização será efectuada no troço final do rio Grande da Pipa, designado por Vala do Carregado, a qual limita as freguesias de Castanheira do Ribatejo e do Carregado, dos concelho de Vila Franca de Xira e Alenquer, respectivamente.

O projecto tem como objectivo minimizar os efeitos das cheias nos terrenos marginais ao troço final do rio Grande da Pipa. Estas cheias têm características torrenciais e ocorrem subitamente, quando o caudal do rio atinge 100 m³/s, o que corresponde a um período de retorno entre 2 a 5 anos.

A regularização preconizada irá permitir uma redução das inundações para um período de retorno de 10 anos, o que corresponde a um caudal de 180 m³/s.

4. ANTECEDENTES AO PROJECTO

Com o intuito de minimizar o efeito das inundações a CMVFX, em Julho de 2008, submeteu à apreciação do Instituto Nacional da Água (INAG), um Estudo Prévio da Regularização da Vala do Carregado.

Nesse estudo foi constatado que as inundações na margem direita da Vala surgem quando o caudal atinge os 100 m³/s (dependendo da maré), correspondente a um período de retorno entre 2 a 5 anos e são devidas à existência de estreitamentos da secção de vazão, à elevada rugosidade das margens e ao declive pouco acentuado deste troço em relação à bacia que drena de montante.

Em consequência do acima referido e tendo em conta a existência de condicionantes na envolvente que impedem um grande alargamento das margens, o Estudo propôs a substituição da secção trapezoidal irregular actualmente existente, por uma secção rectangular, com sensivelmente a mesma largura de topo, sendo as margens suportadas por muros de gabiões.

Apesar desta solução aumentar a secção de vazão, diminuir a rugosidade das margens e aumentar o caudal para 270 m³/s, correspondente a um período de retorno de 50 anos, o INAG inviabilizou a adopção de secções rectangulares, por questões de custo, impacte ambiental e segurança.

5. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

Decorrente das alterações à proposta inicial e tendo em conta o parecer emitido pelo INAG, foi elaborado o presente projecto que irá permitir uma redução das inundações, para um período de retorno de 10 anos, correspondentes a um caudal de 180 m³/s.

Os trabalhos de regularização serão efectuados junto à povoação da Vala do Carregado, a norte da mesma e, devido à existência de unidades industriais que limitam os terrenos adjacentes e do Aqueduto, Tejo, da EPAL. Os trabalhos iniciar-se-ão a cerca de 250 m a jusante da EN 1 e numa extensão de 2 530 m.

A secção trapezoidal irregular do rio será substituída por uma secção maioritariamente trapezoidal com 15 m de largura de rasto e com taludes com uma inclinação de 1V:1,5H, sendo apenas adoptada a secção rectangular em condições especiais, nomeadamente nas zonas envolventes aos atravessamentos da A1 e da Linha Ferroviária do Norte.

Por a zona a intervir apresentar características distintas ao longo da sua extensão, em termos de envolvente ou de infra-estruturas interceptadas, o leito do rio foi dividido em 7 troços.

Nos troços que se localizam nas proximidades da estrada que liga a EN1 à povoação da Vala do Carregado (Estrada da Vala) e de modo a garantir a estabilização e prevenir contra o deslizamento dos taludes devido às cargas e vibrações resultantes da circulação rodoviária, os taludes da margem direita serão estabilizados na sua base através de estacas de madeira espaçadas 0,5 m e cravadas até 6 m de profundidade. Estas estacas são de pinheiro bravo com 0,16 m de diâmetro e 6,0 m de comprimento.

O declive do leito previsto é de cerca de 1m na extensão de intervenção, 2530m, o que corresponde uma inclinação de 0,4‰. Apenas antes do atravessamento das pontes ferroviárias o declive é maior dado que o rio escavou o leito até à cota -0,75, devido à localização de pilares no leito. Nos troços em que se identificar terreno acima da linha correspondente a este declive proceder-se-à à remoção de terra. No entanto, se se verificar a situação oposta, não estão preconizados aterros dado que a realização não se traduziria no melhoramento das condições de escoamento.

Os 7 troços em que foi dividido o leito do rio são os seguintes:

- 1º Troço – a montante da ponte da A1.

Este corresponde ao troço mais a montante, em que se inicia a transição gradual entre os perfis 1 e 2, passando da linha de água natural para o leito regularizado, iniciando-se gradualmente a inclinação dos taludes e adaptação da largura do rasto. Após a transição segue-se a secção trapezoidal.

- 2º Troço – onde se verifica o atravessamento da A1 (entre o km 0+262 e o k 0+319).

Na aproximação a esta zona, há uma transição do perfil trapezoidal para o perfil rectangular, com largura de rasto variável, com um mínimo de 18,95m no trecho localizado sobre a ponte,

com muros verticais construídos em gabiões. Dado que os colchões Reno não se adaptam facilmente a estes aumentos bruscos de secção, será adoptado enrocamento solto com D50 = 0,3 m que será prolongado até ao trecho sobre a ponte da A1.

- 3º Troço – segue o alinhamento da estrada que liga a EN1 à povoação da Vala do Carregado.

Será construída a secção trapezoidal. Serão implementadas as estacas de madeira, que se prolongarão ao longo dos troços 4 e 5, ou seja entre os km 0+412 e 1+612 da zona a intervir.

- 4º Troço – está associado ao atravessamento por uma ponte rodoviária de acesso à Central Térmica do Carregado (entre o km 0+760 e o km 0+741) e que será demolida e reconstruída uns metros mais a jusante (entre o km 0+760 e o km 0+775).

Este troço não é objecto deste projecto, sendo executado em conjunto com a empreitada referente à construção desta ponte, que não incluirá a construção de pilares no leito do rio, pelo que não irá afectar as condições de escoamento do curso de água.

- 5º Troço – ao longo do qual se desenvolve a maior parte da povoação da Vala do Carregado.

Está prevista a construção da vala trapezoidal com estacaria e a destruição de duas edificações.

- 6º Troço – onde se verifica a transposição do curso de água por duas pontes ferroviárias consecutivas da linha do Norte (entre o km 1+658 e km 687).

Ambas as pontes têm pilares no leito, desalinhados entre si, diminuindo em grande escala a secção de vazão e promovendo o aprisionamento de detritos flutuantes, facilitando a ocorrência de cheias. O troço inicia-se com muros laterais construídos por gabiões até ao km 1+647, a partir do qual serão construídos muros de alvenaria que precedem a zona de transposição da ponte ferroviária antiga. No atravessamento desta ponte, foi considerada uma secção rectangular, de modo a alargar a secção de vazão, conseguida através da remoção de lodo. O atravessamento da ponte antiga a jusante será realizado em secção trapezoidal, recuando os taludes até ao máximo, dado que por razões estruturais da ponte não é possível adoptar o procedimento utilizado para a ponte antiga. A jusante de 10 m contados a partir da ponte nova está previsto que na margem esquerda seja adoptado o talude de inclinação 1V:1,5H, com colchões Reno, enquanto que na margem direita será mantido o muro vertical de gabiões.

Está prevista a destruição de edificações e da ponte pedonal metálica, ao km 1+663.

- 7º Troço – troço terminal.

A transição do troço 6 para o troço 7 faz-se com a alteração, na margem direita, do revestimento do muro de gabiões para muros de betão já existentes e que se desenvolvem até

ao perfil 30, ao km 2+228. Na margem esquerda e a partir do perfil 30 da margem direita serão considerados taludes com inclinação 1V:1,5H- As protecções com colchões Reno terminarão ao perfil 31, sendo a partir daí mantidas as condições actuais, dado que os taludes se verificam estabilizados e a secção actual é mais larga do que a regularização a montante.

Está previsto o enquadramento paisagístico da margem direita, entre a ponte nova de acesso à Central Termoeléctrica e a Linha Ferroviária do Norte, numa extensão de 800 m, numa faixa de 5 a 14 m de largura, entre a Vala e a Estrada da Vala. O projecto a elaborar prevê a construção de um passeio ribeirinho, com 2,5m de largura, arborizado, ao longo do curso de água e que irá criar um espaço de lazer e recreio para a população local. As espécies arbóreas a utilizar são: freixos, amieiros, choupos pretos, salgueiros brancos, salgueiros pretos e lodãos, enquanto que as arbustivas são os pilriteiros, urze branca, loureiro, sevadilha, sabugueiro, tamargueira, folhado e madressilva.

Na margem esquerda, onde está prevista a remoção de árvores, proceder-se-à plantação de choupos e salgueiros.

Não se encontra ainda definida a localização dos estaleiros, sendo apresentadas em carta as localizações potenciais, tendo sido eliminadas as áreas em que se localizam ocorrências patrimoniais, as áreas urbanas, as áreas onde se localizam captações subterrâneas e as áreas incluídas na REN e RAN.

6. APRECIÇÃO ESPECÍFICA DO EIA

Atendendo à tipologia do projecto, a CA considerou como relevantes os seguintes factores ambientais: Ordenamento do Território, Recursos Hídricos, Ambiente Sonoro, Solos e Usos do Solo, Património, Ecologia e Paisagem.

6.1. ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

6.1.1 Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)

A área de intervenção é abrangida pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), pelo Plano Director Municipal de Vila Franca de Xira (PDMVFX) e pelo Plano Director Municipal de Alenquer (PDMA).

- **PROTAML**

Segundo o modelo territorial do PROTAML, o projecto integra-se em Área Logística a Estruturar e Ordenar e, a nível das Unidades Territoriais, insere-se, principalmente, no Carregado / Ota / Azambuja.

O Rio Grande da Pipa é parte integrante do Corredor Estruturante Secundário que se estende em direcção ao Corredor Estruturante Primário Estuário do Tejo – Rio e Vale do Tejo. No que respeita às Normas Específicas para as Ligações/Corredores Estruturantes Secundários, estas dispõem que *os Instrumentos de Planeamento Territorial devem manter estes territórios livres de ocupação edificada e garantir que a função ecológica é dominante, ligando e integrando áreas da Rede Ecológica Metropolitana, onde os usos não devem se incompatíveis com estas funções.*

Concretamente, a Norma 2.2.6.1 refere que quando os *corredores correspondam a linhas de água, especial atenção deve ser dada à ocupação marginal, garantindo áreas "non aedificandi" que permitam o funcionamento natural da rede de drenagem hídrica.*

A alínea e) desta Norma especifica ainda que, *sempre que as ligações correspondam a linhas de água ou de drenagem natural, importantes para o funcionamento do sistema hidrológico, deve estabelecer-se uma faixa não edificada, delimitada a partir da margem, com um mínimo de 20 metros para cada lado da linha de água (para além dos limites legais), onde podem ocorrer espaços verdes urbanos ou usos não edificados que garantam o funcionamento do sistema hidrológico em perfeitas condições naturais."*

A Norma 2.2.5 refere que *os direitos legalmente constituídos dos proprietários, em especial os localizados em áreas de risco – relativos a construções, edificações ou obstruções de qualquer natureza ao normal escoamento das águas, devem ser transferidos para outros locais*

Do exposto, considera-se que o projecto se enquadra nas orientações do PROTAML, permitindo/induzindo/propondo, designadamente, a libertação de espaços edificados ou utilizados como estacionamento ao longo de 800m da margem direita do troço de regularização fluvial, entre a Vala do Carregado e a Estrada da Vala, para a construção de um passeio ribeirinho arborizado que se espera que venha a ser um espaço de lazer e recreio para a população local.

- **PDMVFX**

O projecto interfere com Espaços Urbanizados e Espaços de Multiusos e com solos afectos à estrutura ecológica urbana.

Analisando as disposições consagradas no regulamento do PDMVFX para as diversas categorias de espaço em causa, entende-se que estas não obstam à concretização do projecto de regularização, salientando-se no entanto, o seguinte:

- nos Espaços de Multiusos – deverá ser assegurada a minimização dos impactes ao nível hidrológico através da salvaguarda da drenagem e escoamento das águas;
- nos Solos Afectos à Estrutura Ecológica Urbana – deverá ser assegurado o controlo de escoamentos hídricos. Esta classe de espaço engloba as faixas de protecção a linhas de água. Neste caso, no ordenamento da U2 — Multiusos na

Castanheira, o regulamento do PDMA aponta como objectivo “salvaguardar o Espaço de Estrutura Ecológica Urbana, planeando a reestruturação das áreas edificadas existentes ao longo do rio Grande da Pipa, através da sua realocização ou manutenção mediante a implementação de mecanismos de defesa contra as cheias”.

- **PDMA**

O projecto interfere com Espaços Agrícolas integrados na RAN e com Espaços Agrícolas a Integrar na RAN, considerando-se que as disposições constantes do Regulamento do PDMA não obstam à concretização do projecto.

Salienta-se contudo que, no ponto relativo às condicionantes legais (RAN), esta matéria será de novo abordada.

6.1.2 Condicionantes Legais

No que respeita às Condicionantes Legais interferidas directamente pelo projecto, assinalam-se as que decorrem das Cartas de Condicionantes do PDMVFX e do PDMA e das delimitações da Reserva Ecológica Nacional (REN):

- Zonas Costeiras – Limite do Estuário do Tejo englobando a Faixa de Protecção (200m)
- Domínio Público Hídrico – Águas não navegáveis nem flutuáveis e margens com largura de 10 m
- Linhas de Alta e de Muito Alta Tensão
- Auto-estrada existente
- Infra-estruturas Ferroviárias – Linha do Norte e Rede Ferroviária de Alta Velocidade;
- Servidões da Base Aérea n.º 2 da Ota e do Aeródromo de Alverca
- REN
- RAN
- Áreas de risco geotécnico
- Áreas inundáveis

- **Domínio Público Hídrico**

Verifica-se que, nos troços alvo de regularização, o Rio Grande da Pipa e suas margens estão inseridos nesta condicionante legal, que define uma margem com a largura de 10m. Dado que a intervenção nesta linha de água tem carácter de interesse público, concorda-se que a afectação do Domínio Público Hídrico, na fase da obra de regularização, tem um impacte

negativo, embora de magnitude reduzida. Cessada a fase de construção, as margens continuarão salvaguardadas por este regime.

- **Linhas de Alta e de Muito Alta Tensão**

A área de intervenção é atravessada por algumas linhas de média tensão o que, de acordo com o EIA, resultará no desvio dos dois postes, estando já a EDP a efectuar um projecto de modificação das ditas linhas aéreas.

Deste modo, considera-se que está assegurada a compatibilidade entre o projecto de regularização e as linhas afectadas.

- **Auto-Estrada Existente**

Relativamente à Auto-Estrada existente (A1/IP1), num sentido mais restrito, e à rede rodoviária, num sentido mais lato, o EIA defende que o projecto de regularização não interferirá com nenhuma servidão, pelo que não existem impactes negativos associados à afectação das faixas de servidão existentes para as vias.

Dado que o projecto consiste, no essencial, numa suavização do traçado do leito do rio (ou seja, numa mudança não significativa no traçado existente do leito do rio), poderá, de facto, não ser necessário assegurar outra compatibilidade, designadamente, entre o projecto de regularização e a A1, para além da que já resultou do trabalho de projecto que se teve em particular no tipo de secção a concretizar no terreno.

- **Infra-estruturas Ferroviárias**

O rio Grande da Pipa é atravessado pela Linha do Norte, existindo actualmente uma ponte ferroviária antiga e outra nova. Também neste caso, o trabalho de projecto assegurará a estabilidade das infra-estruturas e a manutenção em funcionamento da linha, podendo garantir-se a compatibilidade entre o projecto de regularização e aquela linha.

- **Servidões da Base Aérea n.º 2 da Ota e do Aeródromo de Alverca**

Quanto às Servidões do Aeródromo de Alverca e da Base Aérea n.º 2 da Ota, no EIA apenas a primeira mereceu avaliação, considerando-se que, face à tipologia do projecto em estudo, não existe qualquer interferência do projecto com a servidão aeronáutica. No caso da Servidão da Base Aérea n.º 2 da Ota, também, não se perspectivem quaisquer impactes do projecto na servidão aeronáutica.

- **Áreas de risco geotécnico**

Entende-se que as disposições consagradas no regulamento do PDMVFX não obstem à concretização do projecto.

- **Áreas inundáveis**

Entende-se que as disposições consagradas no regulamento do PDMVFX não obstam à concretização do projecto, sobretudo uma vez que o projecto se propõe justamente reduzir a probabilidade de inundação.

- **REN**

Constata-se que o projecto vai interferir, no concelho de Vila Franca de Xira, com Zonas Costeiras - Limite do Estuário do Tejo englobando a Faixa de Protecção (200m), com Zonas Ameaçadas pelas Cheias e com Outras Linhas de Água, e, no concelho de Alenquer, com Áreas de Máxima Infiltração (de acordo com a correspondência apresentada no anexo IV do DL n.º 166/2008, de 22 de Agosto, intitulam-se "Áreas estratégicas de protecção e recarga de aquíferos"), sendo que, de um modo genérico nos dois concelhos, o leito do curso de água alvo de regularização está totalmente inserido na REN.

Nos termos do n.º 1 do artigo 20.º do DL n.º 166/2008, de 22 de Agosto, nas áreas incluídas na REN são interditos os usos e as acções de iniciativa pública ou privada que se traduzam em:

- Operações de loteamento;
- Obras de urbanização, construção e ampliação;
- Vias de comunicação;
- Escavações e aterros;
- Destruição do revestimento vegetal, não incluindo as acções necessárias ao normal e regular desenvolvimento das operações culturais de aproveitamento agrícola do solo e das operações correntes de condução e exploração dos espaços florestais.

Segundo o EIA, os impactes expectáveis com a regularização decorrem sobretudo das perturbações induzidas na linha de água, das interrupções pontuais aos trabalhos de desmatação e decapagem do solo, e da consolidação de infra-estruturas de drenagem e do leito, e da movimentação de pessoal e máquinas. Deste modo, os impactes sobre a REN, na fase de construção, são negativos, uma vez que se vai intervir numa extensão considerável do leito e margens da linha de água, e isto apesar da linha de água e suas margens já se encontrarem bastante artificializadas.

No entanto, de acordo com o n.º 2 do artigo 20.º do DL n.º 166/2008, constituem excepções a esta interdição os usos e as acções que sejam compatíveis com os objectivos de protecção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas em REN.

Segundo o EIA, o projecto é enquadrável nesta excepção, uma vez que o objectivo da regularização fluvial é precisamente diminuir o risco de cheias na área envolvente à linha de água, tese com a qual se concorda ainda mais quando, o projecto foi acompanhado pelo INAG, tendo aquela entidade definido as características estruturais do projecto de execução e minimizando os impactes ambientais por ela identificados.

Apesar disto, ainda foi solicitado à equipa responsável pelo EIA que justificasse a imprescindibilidade de proceder a (pequenos) desvios no actual leito da linha de água, por um lado, genericamente e, por outro, no traçado entre pontes ferroviárias – troço 6 – primeiras edificações da Sociedade de Vinhos Vítor Matos II S.A., tendo-se obtido os seguintes esclarecimentos:

Em primeiro lugar, em termos genéricos, uma "regularização" fluvial implica, como o próprio nome indica, uma suavização do traçado do leito do rio, eliminando sinuosidade excessiva e mudanças de direcção e de secção de vazão bruscas, que são responsáveis por uma reduzida capacidade de escoamento durante a ocorrência de cheias. Isto, só por si, implica desvios do leito actual, que é excessivamente irregular.

Além do referido, no presente projecto, houve que fazer dois desvios mais significativos, o primeiro junto à nova ponte rodoviária a construir e o segundo imediatamente a jusante das duas pontes ferroviárias existentes.

O primeiro resultou da necessidade de garantir adequada segurança rodoviária nas transições de aproximação à ponte, na margem direita.

O segundo (no troço 6, entre as pontes ferroviárias e as edificações da Sociedade de Vinhos Vítor Matos II, SA) resultou, em primeiro lugar, da necessidade de garantir que o escoamento se aproxime das pontes ferroviárias segundo a direcção longitudinal dos seus pilares, para reduzir a perda de carga e as erosões, e, em segundo lugar, que a curva que o leito irá descrever imediatamente a jusante das duas pontes seja suave e gradual, também para evitar perdas de carga e erosões acrescidas.

Segundo o EIA e de um modo genérico, na fase de exploração registam-se apenas impactes positivos resultantes da regularização fluvial do Rio Grande da Pipa, impactes esses que estiveram na base da concepção deste projecto, posição com a qual se concorda.

- **RAN**

Verifica-se que o projecto interfere com esta restrição de utilidade pública numa área sobranceira ao rio Grande da Pipa, localizada na margem esquerda, que corresponde a uma faixa estreita, já que o projecto incide essencialmente no leito da linha de água.

Segundo o EIA, o troço do rio adjacente à RAN compreende uma extensão com aproximadamente 1465m e os impactes expectáveis com a regularização decorrem sobretudo da execução dos trabalhos de desmatagem e decapagem do solo, de consolidação de infra-estruturas de drenagem e do leito, e da movimentação de pessoal e máquinas. Ainda de

acordo com o EIA, os impactes sobre a RAN na fase de construção são negativos, mas de magnitude reduzida, dado que se localiza numa faixa estreita, garantindo-se que não haverá uma verdadeira afectação dos solos da RAN.

Considera-se difícil defender que, efectivamente, não haverá uma afectação dos solos RAN, uma vez que parece muito duvidosa a não interferência com a referida faixa estreita, pelo que se considera que deve ser obtido o parecer prévio favorável da Entidade Regional da RAN.

6.2. AMBIENTE SONORO

Na envolvente da extensão do Rio Grande da Pipa, foram identificadas três situações com sensibilidade ao ruído, nomeadamente entre a ponte de acesso à Central Térmica e as pontes ferroviárias (S01), entre as pontes ferroviárias e o fim da estrada municipal (S02) e os edifícios localizados entre a A1 e a EM1237 (S03).

A caracterização do ambiente sonoro foi efectuada nos receptores sensíveis atrás referidos, tendo sido registados valores que conduzem a um indicador de ruído global (L_{den}) com uma amplitude que varia entre 62.0 e 69.0 dB(A) e a um indicador de ruído nocturno (L_n) que oscila entre 53. e 59.0 dB(A).

Atendendo a que à data de elaboração do EIA ainda não tinha sido publicada a 1.ª revisão do Plano Director de Vila Franca de Xira, a qual só ocorreu em Novembro de 2009, sendo aí estabelecido do sistema de classificação de zonas sensíveis e mistas, o mecanismo instituído pelo Regulamento Geral do Ruído (RGR) para as zonas ainda não classificadas serviu de orientação para o controlo do ruído ambiente (n.º 3, do artigo 11.º do RGR).

De acordo com os valores registados, verifica-se que os receptores referentes às situações atrás mencionadas estão expostas, na generalidade, a valores superiores ao limite para o L_n ; relativamente ao indicador L_{den} , apenas a situação S01 (PM01a) apresenta valores acima do limite imposto.

Relativamente à previsão dos níveis sonoros associados ao projecto, constata-se que apenas ocorrerão emissões sonoras na fase correspondente à construção do projecto, decorrentes da movimentação da maquinaria afecta á obra e dos próprios equipamentos e máquinas de construção, bem como o transporte dos equipamentos, materiais e trabalhadores afectos á obra.

A previsão dos níveis sonoros, com recurso a modelos teóricos de dispersão de ondas sonoras geradas por fontes pontual e linear função da distância relativamente aos receptores sensíveis, permite concluir, segundo o EIA, que os impactes serão negativos de magnitude reduzida e não significativos. De notar, que o desconhecimento relativo ao número e tipo de equipamentos a utilizar na totalidade bem com a atenuação conferida pelos obstáculos à propagação sonora entre a zona de obra e os receptores sensíveis, conferem ao exercício de previsão alguma reserva em termos incerteza na avaliação de impactes na componente acústica do ambiente.

Considera-se que as medidas de minimização apresentadas são de carácter genérico e visam o cumprimento da legislação. No entanto, o plano de monitorização, a aplicar na fase de construção, permitirá um controlo dos verdadeiros efeitos acústicos associados ao projecto.

6.3. SOLOS E USOS DO SOLO

6.3.1 Solos

Os solos que marginam o troço da Vala do Carregado são aluviais (solos de elevada aptidão agrícola), e, na sua maioria, já se encontram destruídos e impermeabilizados pela ocupação urbana e industrial e pelas infra-estruturas existentes na envolvente.

Os solos ainda não destruídos são solos classificados como RAN e localizam-se na margem Norte da Vala, entre o início da zona de intervenção e o km 1+500.

Durante a fase de construção, nos locais onde se irão localizar os estaleiros e os depósitos temporários de terras e nas zonas de circulação da maquinaria afectada à obra, ocorrerá a compactação dos solos, os quais, eventualmente poderão também ser contaminados por substâncias provenientes da obra originando impactes negativos. Contudo, estes impactes serão pouco significativos pois, de acordo com o EIA, ir-se-ão privilegiar as áreas já impermeabilizadas ou degradadas.

Na fase de exploração os impactes serão negativos pois o período de retorno das cheias será alargado para 10 anos, o que diminuirá a formação destes solos. A CA considera, no entanto, que estes impactes serão pouco significativos, visto estarem já impermeabilizados numa grande extensão.

6.3.2 Usos do Solo

Dentro do perímetro alvo dos trabalhos de regularização, predominam as áreas agrícolas e, em menor escala, as áreas industriais, existindo também, infra-estruturas lineares, nomeadamente, a Auto-estrada do Norte (A1), a Auto-estrada Bucelas - Carregado (A10), a Estrada Nacional EN 1 e a Linha Ferroviária do Norte.

O tecido urbano é descontínuo e disperso, sobretudo a oeste da A1, verificando-se maiores aglomerações, junto do rio Grande da Pipa, na povoação da Vala do Carregado e a norte do nó da A1, onde se situa a localidade do Carregado.

Na zona da intervenção, na margem direita, existe um aglomerado urbano e duas áreas industriais, uma, entre a EN 1 e a A1, e, outra, a sul da ponte ferroviária nova. A montante das duas pontes ferroviárias, e na margem do rio, encontra-se um restaurante, uma mercearia e uma zona de equipamento público (parque infantil, balneário e um lavadouro público) que de acordo com o EIA serão demolidos, por questões de segurança.

Na fase de construção, é provável que os solos agrícolas sejam inundados devido ao desvio temporário do curso de água, que é originado pelas operações de desmatamento, decapagem e modelação dos solos das margens e do leito. Os impactes decorrentes da afectação da margem e do leito, bem como das áreas para deposição de solo, são negativos mas pouco significativos atendendo à reduzida expressividade destas áreas.

A vegetação existente nas margens que se encontra degradada, na fase de exploração será substituída por leito artificializado induzindo impactes positivos. A redução das áreas agrícolas devido ao aumento da secção de vazão induz impactes negativos mas que se consideram pouco significativos face à área afectada.

6.4. PAISAGEM

De acordo com a caracterização da paisagem apresentada no EIA, o troço do rio em estudo insere-se numa zona mais ou menos homogénea, abrangendo duas unidades de paisagem (Lezíria e Zonas Urbanas), diferindo assim as características de absorção e qualidade da paisagem ao longo do troço a intervir.

O troço do Rio Grande da Pipa inserido na unidade de paisagem da Lezíria possui uma sensibilidade média dadas as características desta unidade de paisagem.

A unidade "Zonas urbanas e industriais" apresenta uma sensibilidade baixa, comparativamente à Lezíria, devido ao aumento das cotas altimétricas e ao declive e ainda ao uso do solo muito industrializado e humanizado.

Os principais impactes negativos decorrentes da implantação do projecto, na fase de construção, passam essencialmente pela alteração morfológica do terreno, pela indução de uma ruptura na continuidade natural da paisagem e ainda pela introdução de elementos estranhos transformando assim o carácter visual da paisagem. O efeito de barreira física diminuirá logo após a conclusão da execução do projecto de Integração Paisagística.

Estes impactes, apesar de negativos, são localizados de moderada magnitude e pouco significativos.

A significância destes impactes será mais ou menos constante ao longo de todo troço, à excepção:

- Do troço onde será construído o parque ribeirinho, onde os impactes serão atenuados.
- Do troço onde os muros a construir irão assumir maior expressão, embora se localizem abaixo da linha do terreno;
- Dos troços sujeitos a enrocamento das margens e do leito.

Em conclusão, apesar de se tratar de uma obra de requalificação, na fase de construção, os impactes são negativos pouco significativos, localizados, temporários e de diferentes magnitudes ao longo de toda a vala.

A correcta implementação do Projecto de Integração Paisagística é imprescindível para a minimização dos impactes identificados e como tal terá um impacte positivo significativo.

6.5. PATRIMÓNIO

A metodologia utilizada apresenta-se adequada ao tipo de projecto e à fase em que este foi apresentado em sede de AIA.

A caracterização da situação de referência do descritor baseou-se na pesquisa documental e bibliográfica e na prospecção arqueológica sistemática da área de implantação do projecto, à excepção de uma propriedade privada.

A reduzida visibilidade da superfície do solo, na maior parte do território prospectado, e a inacessibilidade de alguns locais condicionou os trabalhos de campo realizados, não permitindo por exemplo a realocização do sítio arqueológico "Mouchão" (ocorrência nº1 do EIA), já referenciado na bibliografia, e eventualmente a identificação de outros Sítios. Neste contexto, foi apenas assinalada a Capela do Casal dos Pardieiros (ocorrência nº2) que não sofrerá quaisquer impactes decorrentes do projecto.

Na avaliação patrimonial efectuada não foram previstos quaisquer impactes induzidos pelo projecto, tanto mais que o mesmo se vai concentrar no actual canal do Rio Grande da Pipa.

6.6. Recursos Hídricos

6.6.1 Recursos Hídricos Superficiais

O projecto desenvolve-se no troço final da ribeira do Rio Grande da Pipa, que desagua directamente na margem direita da zona mais a montante do Estuário do rio Tejo. Este curso de água tem 25 km de comprimento e uma área de bacia hidrográfica é de 116,8 km².

A ribeira do Rio Grande da Pipa integra as Ligações/Corredores secundária da Rede Metropolitana Ecológica (REM), está fortemente alterada pela actividade humana no seu troço final, designado como Vala do Carregado, apresentando um perfil longitudinal praticamente rectilíneo, sem meandros e com um declive bastante reduzido e inferior ao verificado a montante.

Este troço apresenta condições de escoamento deficiente, devido a várias obstruções, nomeadamente devido aos pilares das pontes atravessadas, mas também devido ao estado de deterioração das margens, sendo mesmo visíveis em vários locais as estacas de contenção da Vala.

O escoamento foi caracterizado recorrendo à estação hidrométrica da Ponte da Couraça (19D/05H), localizada na ribeira do Grande da Pipa e imediatamente a montante do troço a intervir. Este é influenciado pela curva de regolfo originada pela confluência deste curso de água com o Tejo. O nível de água no rio Tejo depende não só do caudal do rio, mas também da maré oceânica.

As cheias associadas à Vala do Carregado são de duas naturezas:

- Súbitas e de curta duração, com origem na sub-bacia da ribeira do Rio Grande da Pipa. Ocorrem para caudais da ordem dos 100 m³/s correspondentes a caudais com períodos de retorno entre 2 e 5 anos,
- Associadas à ocorrência de cheias no rio Tejo, caracterizadas por uma subida gradual do nível de água.

Relativamente à qualidade da água, as principais fontes poluidoras pontuais são as águas residuais urbanas e as agro-indústrias (produção de vinho e de produtos alimentares). A poluição difusa tem com origem a actividade agrícola.

Foram identificados vários pontos de descarga de águas pluviais, assim como a descarga de emergência de uma estação elevatória de águas residuais da SIMTEJO.

Na caracterização da qualidade da água superficial, foi considerada a estação da Ponte da Couraça 19D/05, imediatamente a montante da Vala do Carregado. Tendo em conta as normas de qualidade estabelecidas no Decreto-Lei nº236/98 de 1 de Agosto, para as águas destinadas a rega (Anexo XVI), os objectivos de qualidade mínima para as águas superficiais (Anexo XXI), e as classes de qualidade da água estabelecidas pelo Instituto da Água, I.P. conclui-se que a água da Vala do Carregado:

- Apresenta qualidade adequada para a rega, de acordo com Decreto-Lei nº236/98 de 1 de Agosto;
- Cumpre os objectivos de qualidade mínima para águas superficiais, estabelecidos no Decreto-Lei nº236/98 de 1 de Agosto;
- Classifica-se na classe D – muito poluído, de acordo com as classes de qualidade estabelecidas pelo INAG, I.P., devido aos SST, coliformes totais e fecais, o que denota a relevância do deficiente tratamento básico na bacia hidrográfica do Rio Grande da Pipa.

Foram também considerados dados da SIMTEJO a montante do troço de projecto, cujos resultados vêm de encontro aos dados do SNIRH.

No entanto, para jusante da estação da Ponte da Couraça, e de acordo com o PDMVFX, a qualidade da água na Vala do Carregado agrava-se devido às descargas das águas residuais e industriais da Castanheira, ao longo da EN13. Constituem também fontes de poluição da Vala os armazéns, oficinas e uma adega localizados na sua margem direita.

Durante a fase de construção, os trabalhos de desmatação, decapagem, demolições e modelação do solo poderão provocar situações acidentais de deslizamentos de terras, queda de árvores para o leito, entre outros que afectarão temporariamente as condições de escoamento. Estes impactes são negativos, podendo ser significativos, mas temporários.

A destruição da vegetação ribeirinha devido ao seu estado de conservação não induz impactes negativos significativos, os quais serão minimizados e compensados pelas acções previstas no Plano de Integração Paisagística.

Atendendo que a Ribeira do Rio Grande da Pipa está incluído na Rede Metropolitana Ecológica (REM), o Plano de Integração Paisagística deverá ser reformulado, de modo a incluir a recuperação de toda a área de intervenção (2 500 m), reconstruindo, na margem esquerda a galeria ripícola e privilegiando o desenvolvimento da vegetação herbácea autóctone nos taludes.

Ainda decorrentes destas intervenções, ocorrerá o aumento da erosão hídrica, nomeadamente dos taludes que provocará o aumento do teor de SST no curso de água, assim como de nutrientes presentes no solo, conduzindo à deterioração da qualidade da água da Vala do Carregado. Estes impactes são negativos e pouco significativos se forem implementadas medidas de minimização adequadas, como seja a realização da obra durante a estiagem diminuindo a ocorrência de erosão hídrica.

As dragagens a efectuar no leito poderão provocar a ressuspensão de poluentes presentes nos sedimentos, pelo que o impacte gerado é negativo, podendo ser significativo, dependendo da composição dos dragados, que aliás não é apresentada no EIA. Este estudo deverá ser realizado antes do início das obras para avaliar a necessidade de enviar os sedimentos para aterro.

A exploração de estaleiros e áreas associadas, assim como a movimentação de máquinas, podem provocar alterações acidentais da qualidade da água, devido a derrames de óleos, lubrificantes e produtos betuminosos. Estes impactes são minimizáveis se forem implementadas as medidas de minimização.

Além dos impactes acima referidos, os principais impactes durante esta fase decorrerão da intervenção no troço 2, onde se dá o travessamento com a A1, já que para a construção de muros de gabiões e alargamento das secções há que ensecar parcialmente ou totalmente a linha de água, afectando o normal escoamento do curso de água. Durante a obra a efectuar neste troço, poderá ocorrer o agravamento das situações de cheia e o aumento das velocidades a jusante. Estes impactes são negativos, mas pouco significativos se as medidas de minimização forem devidamente aplicadas.

As intervenções nos restantes troços serão realizadas em presença de água e com métodos que minimizam ao máximo a afectação do escoamento superficial, nomeadamente através do uso de barcaças ou outros métodos que não impliquem o estrangulamento da secção de vazão. Estes impactes são negativos e pouco significativos.

Na fase de exploração, são expectáveis impactes positivos decorrentes da melhoria das condições de drenagem, permitindo diminuir a ocorrência de cheias súbitas e de curta duração, já que o projecto permitirá o encaixe de cheias com período de retorno igual ou inferior a 10 anos.

A estabilização das margens e a melhoria das condições de escoamento terá consequências positivas ao nível da qualidade da água.

Estas condições serão pontualmente agravadas durante as operações de limpeza e manutenção do Projecto: limpeza da vegetação que ocorre no leito menor, manutenção do revestimento e eventual correcção e estabilização dos taludes das margens do curso de água.

- **Recursos Hídricos Subterrâneos**

O Projecto desenvolve-se na Bacia do Tejo-Sado Margem Direita, à qual se sobrepõem os aluviões do Tejo, encontrando-se a generalidade bacia hidrográfica da ribeira do Rio Grande da Pipa na Orla Ocidental.

A recarga dos aquíferos tem origem na precipitação, sendo as descargas efectuadas ao longo dos principais cursos de água. Na área afectada ao projecto a recarga média varia entre 0 a 211 mm/ano (0 a 48,98 hm³/ano). No entanto, nos sistemas aluvionares existe também recarga originada a partir de cursos de água, não contabilizada nos valores apresentados.

Nesta área, a vulnerabilidade à poluição é genericamente elevada com valores entre 160 e 179, mas na zona mais a montante da intervenção é intermédia, com valores entre 140 e 159.

Para a caracterização da piezometria e profundidade do nível freático recorreu-se a duas estações de monitorização piezométricas 390/110 e 390/114, na parte final do troço a regularizar, mas também a 7 sondagens realizadas no âmbito da Prospecção Geológica-Geotécnica. De acordo com estas, o nível da água encontra-se a baixa profundidade, entre os 2,5 e os 5 m, à excepção do troço mais a montante (junto aos km 0+600 e km 0+920), em que as duas sondagens aí realizadas registaram a presença da água a maiores profundidades, 13,5m e 23m, respectivamente.

Relativamente à qualidade da água, não existe nenhuma estação de monitorização nas imediações do Projecto. Considerando a globalidade do Aquífero Bacia do Tejo – Sado Margem Direita, este não apresenta, na sua generalidade, contaminação bacteriológica, o que já não ocorre nos Aluviões do Tejo, onde foram detectadas análises positivas.

Não existem formalmente na área em estudo zonas vulneráveis à poluição por nitratos (Portaria nº1037/97 de 1 de Outubro).

Durante a fase de construção, as escavações previstas são pouco profundas, pelo que não se prevê alterações quer do nível freático, quer da dinâmica do escoamento das águas subterrâneas. Em consequência não é espectável a ocorrência de impactes negativos nesta fase.

Em termos de qualidade é possível a ocorrência de acidentes de poluição, decorrentes da ocorrência accidental de derrames de óleos, lubrificantes e produtos betuminosos, durante a exploração de estaleiros e áreas associadas, assim como da movimentação de máquinas. Estes impactes são minimizáveis, desde que aplicadas as medidas de minimização.

No que se refere à fase de exploração, atendendo que as estruturas utilizadas são permeáveis (colchões Reno e muros de gabiões), não haverá alterações do regime de escoamento subterrâneo.

- **Usos da Água**

No que refere à afectação de infra-estruturas, ao km 0+ 000 (troço 1), verifica-se a presença do adutor Tejo da EPAL SA, a 47 m de distância, e o atravessamento do adutor do Carregado, ao km 0+730 (troço 4).

Nas proximidades do traçado existe a captação subterrânea do Carregado, no concelho de Alenquer, encontrando-se o troço a intervencionar na área prevista para o seu perímetro de protecção intermédio, ainda não aprovado.

Na Vala do Carregado verifica-se a ocorrência de locais de descarga das águas pluviais e o local da descarga de emergência de uma Estação Elevatória de Águas Residuais da SIMTEJO. Segundo a SIMTEJO, durante os dois anos em que funcionou a ETAR não ocorreram descargas de emergência.

A actividade agrícola na bacia hidrográfica do ribeira do Rio Grande da Pipa constitui uma actividade económica com importância, representando cerca de 80 % da área da bacia.

Junto à Vala do Carregado, na sua margem esquerda, constatou-se a existência de pequenas parcelas de regadio cuja origem de água é a própria vala.

Foi possível constatar, na visita ao local, que o curso de água é utilizado para a pesca recreativa, tendo sido detectadas infra-estruturas construídas para o efeito, pequenas plataformas com varandim na margem direita.

O Projecto afectará os locais de descarga das águas pluviais ao longo da Vala do Carregado e de uma descarga de emergência de uma Estação Elevatória de Águas Residuais da SIMTEJO. Os impactes gerados são negativos e significativos, mas temporários, dado que está previsto a sua reposição e melhoramento.

A entidade gestora da captação de água subterrânea do Carregado, considerou não haver impactes negativos decorrentes das intervenções a realizar na área proposta para o perímetro de protecção intermédia desta captação, mas destacou a necessidade de escolher materiais não poluentes e que não ponham em causa a qualidade das águas subterrâneas. As estruturas a utilizar na obra não têm consequências na qualidade da água e a implementação das medidas de minimização para a fase de construção permitirão diminuir o risco de ocorrência de acidentes de poluição que contaminem as águas subterrâneas.

O Projecto afectará as infra-estruturas existentes de apoio à pesca, pelo que as mesmas deverão ser reconstruídas.

6.7. Ecologia

A área de estudo consiste num corredor de 400m a partir do centro do leito do rio e não se encontra no interior de nenhuma área sensível para a conservação da natureza.

A caracterização da situação de referência foi efectuada mediante a realização de visita ao terreno, a consulta de bibliografia especializada e o contacto estabelecido com investigadores conhecedores do local, e incluiu o reconhecimento dos habitats e espécies de flora existentes, e espécies de fauna que ocorrem ou têm potencial de ocorrer na área de estudo.

Flora, vegetação e habitats

A área de estudo inclui os seguintes habitats/biótopos, nenhum deles incluídos no DL nº 140/99 de 24 de Abril, na sua redacção actual:

- Agrícola: constitui a área dominante do corredor de 400m e é constituído essencialmente por culturas de cereais, agricultura de subsistência, olival e vinha.
- Matos: áreas constituídas predominantemente por espécies ruderais (próprias de sítios artificializados) adaptadas a perturbações.
- Galeria ripícola: em geral muito degradada e com a presença de espécies introduzidas.
- Plano de água: apesar da má qualidade da água contem espécies piscícolas de importância significativa, pelo que constitui o biótopo com maior valor ecológico.
- Urbano
- Industrial

Relativamente à flora, o EIA refere que não foram identificadas espécies constantes do DL nº 140/99 nem espécies RELAPE.

Fauna

A caracterização das comunidades faunísticas da área de estudo incidiu sobre cinco grupos de vertebrados: anfíbios, répteis, aves, mamíferos e peixes.

- Anfíbios: foram identificadas 10 espécies como potenciais para a área de estudo, das quais 6 constam do DL nº 140/99. Destaca-se a presença potencial de 2 endemismos ibéricos: a rã de focinho pontiagudo (com o estatuto de conservação “quase ameaçado” em Portugal segundo o livro vermelho dos vertebrados de Portugal) e o sapinho de verrugas verdes ibérico (com estatuto de conservação “não avaliado”). Nenhuma das espécies mais sensíveis foi confirmada no levantamento de campo.

- Répteis: foram identificadas 13 espécies como potenciais para a área de estudo. Nenhuma consta do DL nº 140/99. Duas têm estatuto de conservação “quase ameaçado” em Portugal: a lagartixa de dedos denteados e a lagartixa do mato ibérica. Nenhuma das espécies mais sensíveis foi confirmada no levantamento de campo.
- Aves: foram identificadas 83 espécies como potenciais para a área de estudo, das quais 12 constam do DL nº 140/99. 5 têm o estatuto de conservação “quase ameaçado” (peneireiro cinzento, águia cobreira, águia calçada, bufo real, rouxinol dos caniços), e 4 têm o estatuto de “vulnerável” (águia sapeira, maçarico das rochas, escrevedeira dos caniços e gaivota de asa escura) em Portugal. Das espécies mais sensíveis apenas foi confirmada no levantamento de campo a presença da gaivota de asa escura.
- Mamíferos: foram identificadas 22 espécies como potenciais para a área de estudo, das quais 8 constam do DL nº 140/99. Dessas 8, 6 são quirópteros, das quais apenas 1 tem o estatuto de “vulnerável” (morcego-rato-grande). No trabalho de campo apenas foi confirmada a presença de coelho-bravo, cujo estatuto de conservação é “quase ameaçado”.
- Peixes: foram identificadas 12 espécies como potenciais para a área de estudo. Destacam-se as seguintes: enguia europeia (estatuto de conservação “em perigo” e confirmada no levantamento de campo); barbo comum (endemismo ibérico, constante do DL nº 140/99 e confirmada no levantamento de campo); boga portuguesa (estatuto de conservação “criticamente em perigo”, constante do DL nº 140/99 e provável endemismo ibérico); bordalo (estatuto de conservação “vulnerável”, constante do DL nº 140/99 e endemismo ibérico); escalo do sul (estatuto de conservação “em perigo”, constante do DL nº 140/99 e endemismo ibérico).

Apesar de nenhum dos habitats/biótopos presentes na área de estudo constituir uma área de grande importância ecológica e da qualidade da água do troço estudado ser má, é de salientar a presença de uma certa diversidade de fauna piscícola com interesse ecológico.

Associadas ao curso de água estão também (potencialmente) presentes algumas espécies de aves ecologicamente mais sensíveis, bem como 2 espécies de anfíbios que constituem endemismos ibéricos.

Considera-se que os impactes mais significativos são:

- Alteração do curso de água, que provocará a homogeneização do habitat aquático eliminando, segundo o EIA, a alternância das zonas de remanso e de rápidos, essenciais para o refugio, descanso e reprodução de peixes. Este impacte é especialmente significativo para as espécies que apresentam estatuto de conservação crítico, como o escalo do sul, a boga portuguesa, o barbo comum, a

enguia europeia e o bordalo. Embora significativo este impacte está confinado ao troço a regularizar e é reversível.

- A perturbação induzida na restante fauna devido às acções da obra, e que pode levar mesmo à mortalidade de animais com menor mobilidade, nomeadamente anfíbios, répteis e pequenos mamíferos. Este impacte é considerado pouco significativo devido à pequena extensão do troço a regularizar.
- A afectação directa de habitat, consequência da remoção do coberto vegetal e movimentação de terras. A destruição do habitat provocará o desaparecimento de áreas de alimentação e refúgio de fauna. Uma vez que a galeria ripícola é maioritariamente constituída por um denso canal, que apesar de pouco interessante em termos de valor ecológico por si só, apresenta uma elevada capacidade de suporte faunístico (sobretudo para passeriformes), o seu abate implica uma diminuição do efectivo reprodutor das espécies. Esta diminuição é, no entanto, pouco significativa para a viabilidade das populações.
- Mortalidade de macroinvertebrados devido às obras a efectuar no leito do rio. Este impacte, embora irreversível é considerado pouco significativo devido à pequena extensão do troço a regularizar.
- Aumento da concentração das partículas em suspensão no curso de água, que leva à diminuição da penetração da luz solar e consequente diminuição da produção primária e disponibilidade alimentar. Este impacte é considerado pouco significativo e reversível.

Considera-se que o único impacte negativo significativo do projecto sobre os sistemas ecológicos está associado à alteração do curso de água, que provocará a homogeneização do habitat aquático eliminando, segundo o EIA, a alternância das zonas de remanso e de rápidos, essenciais para o refugio, descanso e reprodução de peixes. Este impacte é especialmente significativo para as espécies que apresentam estatuto de conservação crítico, como o escalo do sul, a boga portuguesa, o barbo comum, a enguia europeia e o bordalo. Embora significativo este impacte está, no entanto, confinado ao troço a regularizar e é reversível.

Face ao acima exposto, considera-se que, no que aos recursos ecológicos diz respeito, o projecto poderá obter parecer favorável.

7. PARECERES EXTERNOS

Foram solicitados pareceres específicos à Câmara Municipal de Alenquer (CMA), à Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRALVT), à Rede Ferroviária Nacional, E.P.E (REFER), à Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA (RAVE), à Rede Energética Nacional – Gasodutos, SA (REN), às Estradas de Portugal, SA (EP) e Empresa Portuguesa das Águas Livres, SA (EPAL).

Apenas a CMA, a DRAPLVT e a REFER emitiram parecer, os quais constam do Anexo I do presente parecer.

A **CMA** considera fundamental a execução deste projecto que irá controlar as cheias em áreas consolidadas, esclarecendo que tem apoiado a CMVFX na elaboração da proposta.

Menciona, também, que o EIA não deu o necessário relevo ao Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e do Vale do Tejo.

A **DRAPLVT** concorda com a execução do projecto, salientando a obrigatoriedade do cumprimento do estipulado no n.º 7 do artº 23º, do D.L n.º 73/2009, de 31 de Março, que aprova o Regime Jurídico da Reserva Agrícola Nacional, visto estarem previstas acções não agrícolas em solos da RAN.

Manifesta a sua concordância com as medidas de minimização constantes do EIA, indicando outras medidas a ser implementadas na fase prévia à construção e na fase de construção que foram incluídas no Anexo II do presente parecer. Considera, também que, na fase de construção deverá ser efectuado um acompanhamento/fiscalização das obras.

A **REFER** comunica que informou, por ofício, a CMA da importância de se verificarem as especificações e os cálculos dos projectos desenvolvidos, tendo em vista acautelar que as ripagens projectadas salvaguardam e mantêm a estabilidade dos taludes, assim como da própria plataforma da via, atendendo a que esta é também solicitada pelas sobrecargas ferroviárias. Neste sentido, manifesta a necessidade de apresentação de tais especificações e cálculos a esta empresa.

Menciona, ainda, que previamente à execução da obra, deverá ser remetido à REFER o projecto de execução e de planeamento, de modo a poder concertar e preparar as acções que têm a ver com a salvaguarda da exploração ferroviária, assim como o acompanhamento das operações de rebaixamento do leito, designadamente na Ponte da Vala do Carregado, ao pk 36+684 da Linha do Norte.

8. CONSULTA PÚBLICA

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos três pareceres provenientes da Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo, da Comissão de Moradores da Vala do Carregado e da proprietária do restaurante que irá ser demolido.

A **Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo**, alerta para a urgência da realização desta obra, devido ao facto de habitações e instalações de actividades económicas se localizarem em áreas susceptíveis de inundação.

Chama a atenção para a importância de se melhor acautelar os impactes na rede viária, qualidade do ar e paisagem, bem como para a importância de soluções para realocização dos equipamentos públicos, considerando muito importante que esta obra se desenvolva o mais

rápido possível, que abranja ambas as margens, resolvendo de facto os problemas de inundações e cheias e que, no que diz respeito às actividades económicas e residências, sejam garantidas soluções que salvaguardem os direitos adquiridos.

A **Comissão de Moradores da Vala do Carregado** informa que tem vindo a alertar as diversas entidades da necessidade urgente desta obra e demonstra a sua disponibilidade para, no decorrer da realização desta obra, prestar colaboração para uma melhor relação e compreensão entre a população e as entidades envolvidas.

Demonstra igualmente preocupação em salvaguardar os interesses económicos e habitacionais da população e informa que, nestes sectores, procura soluções para pessoas ou famílias que venham a ser lesadas.

A **proprietária do restaurante** considera que a execução do projecto é uma obra de inquestionável interesse público mas que não atende às suas expectativas. O EIA, na análise dos impactes negativos, reserva como destino do restaurante, provavelmente, a sua demolição o que considera ser questionável. Relativamente à realocização dos edifício a demolir, refere que o EIA destaca o compromisso da CM relativo aos equipamentos públicos, sendo omissa no respeitante ao restaurante.

Refere também a importância da existência e da continuidade da sua actividade visto esta empregar 3 pessoas do mesmo agregado familiar e que, apesar do edifício possuir mais de 50 anos, a actual gerência tem providenciado a devida adaptação à legislação, anexando para o efeito a licença de utilização emitida em 2005.

Por último solicita que na concretização deste projecto seja acautelada a garantia dos postos de trabalho e das instalações do restaurante de modo a serem observados os direitos adquiridos por parte desta actividade económica.

9. CONCLUSÃO

O troço final do rio Grande da Pipa, vulgarmente designado por Vala do Carregado, encontra-se sujeito, há longa data, a constantes inundações. Estas cheias ocorrem subitamente, têm características torrenciais, são devidas à existência de estreitamentos da secção de vazão, à elevada rugosidade das margens e ao declive pouco acentuado deste troço em relação à bacia que drena de montante e verificam-se quando o caudal do rio atinge 100 m³/s, correspondente a um período de retorno entre 2 a 5 anos.

A concretização deste projecto irá minimizar os efeitos das cheias nos terrenos marginais, aumentando o período de recorrência das inundações e proporcionando uma maior qualidade de vida à população da Vala do Carregado. Com a regularização preconizada a secção de vazão aumenta reduzindo as inundações para um período de retorno de 10 anos.

Da análise efectuada, conclui-se que os impactes negativos se circunscrevem à fase de construção, sendo induzidos pela movimentação de terras, pela maquinaria afectada à obra,

pelos estaleiros e ainda pela ocupação de áreas envolventes e da linha de água que poderá causar obstruções temporárias e consequente probabilidade de ocorrência de cheias.

Após a conclusão da obra, são expectáveis impactes positivos, sendo estes muito significativos na área urbana da Vala do Carregado e na área classificada como REN visto o projecto englobar a recuperação paisagística das margens. A linha de água também sofrerá impactes positivos, uma vez que não acumulará tantos detritos, melhorando a qualidade ambiental local, contribuindo, a médio/longo prazo, para a melhoria da qualidade da água do rio e da qualidade ambiental da sua envolvente.

Face ao acima exposto, propõe-se a emissão de parecer favorável condicionado a:

- Obtenção de parecer favorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional de Lisboa e Vale do Tejo;
- Reformulação do Plano de Integração Paisagística de modo a incluir a recuperação de toda a área de intervenção (2 500m), reconstruindo, na margem esquerda, a galeria ripícola e privilegiando o desenvolvimento da vegetação herbácea autóctone nos taludes;
- Apresentação de um estudo de caracterização dos sedimentos no fundo da ribeira do Rio Grande da Pipa, assim como o destino final a dar aos mesmos em função do seu grau de contaminação.
- Apresentação de um projecto de melhoria de habitats para os elementos biológicos de qualidade estabelecidos na Directiva Quadro da Água, Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2000, transposta para o direito português através da Lei nº58/2005 de 29 de Dezembro, e do Decreto - Lei nº77/2006 de 30 de Março, para rios (ictiofauna, macroinvertebrados, perifiton (diatomácias).
- Apresentação de um programa de Monitorização da ictiofauna, diatomácias e macroinvertebrados. Durante a fase de exploração, o período em que serão monitorizados a ictiofauna, macroinvertebrados e diatomácias, deverá ser trimestral.
- Construção de infra-estruturas que permitam a continuação da pesca recreativa que actualmente se verifica no troço a interencionar.
- Apresentação de um Plano de Manutenção do Projecto.
- Cumprimento das Medidas de Minimização, dos Programas de Monitorização constantes do presente parecer e do Plano de Gestão da Obra tal como proposto no EIA.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

A COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

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

(Eng.^a Conceição Pais Ramos)

(Dr.^a Helena Silva)

(Dr.^a Ana Borges)

Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I. P.

(Eng.^a Maria Helena Alves)

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

(Dr.^a Ana Martins)

ANEXO I

Medidas de Minimização e Programa de Monitorização

MEDIDAS DE MINIZAÇÃO

Na fase de construção devem ser tidas em consideração as medidas nºs 1, 7, 8, 9, 9, 10, 18, 23, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 49, 50 constantes do Documento "Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção", disponível no site www.apambiente.pt e ainda as seguintes:

FASE DE CONSTRUÇÃO

1. A desmatização das margens deve ser restringida ao mínimo indispensável para evitar fenómenos erosivos.
2. Proceder ao restabelecimento e recuperação paisagística da área envolvente degradada – através da reflorestação com espécies autóctones e do restabelecimento das condições naturais de infiltração, com a descompactação e arejamento dos solos;
3. Os trabalhos em que é necessário ensecar o leito da linha de água deverão ocorrer estritamente durante a época seca (1 de Maio a 30 de Setembro) e durante o mínimo período temporal possível, sendo retomado o normal escoamento logo que termine a intervenção.
4. Nos locais em que os trabalhos terão de ser realizados em leito seco, sempre que seja possível, o leito do rio deverá ser apenas ensecado parcialmente, mantendo o escoamento do caudal de estiagem, ao invés de obstruir totalmente a mesma.
5. Aquando da realização de trabalhos em leito parcialmente seco, a secção de desvio do curso de água deverá apresentar uma largura que permita o encaixe dos caudais expectáveis para esse período.
6. A realização de quaisquer operações que impliquem a redução da secção de vazão, e consequentemente o estrangulamento do fluxo de água da Vaia do Carregado, não é permitida durante a época das chuvas
7. A desmatização e as movimentações de terras deverão ser limitadas ao estritamente necessário, de modo a minimizar a afectação da linha de água pelos sólidos libertados que para além de repercussões ao nível da qualidade da água podem também originar obstruções ao escoamento.
8. Deverão ser colocadas barreiras de sedimentos na base dos taludes enquanto se proceder à limpeza das margens e desmatização e modelação dos taludes.
9. A lavagem de maquinaria afecta à obra deverá ser realizada em áreas específicas para o efeito e devidamente impermeabilizadas;
10. Cumprir escrupulosamente as normas de operação e manutenção de equipamentos e maquinaria, assim como no manuseamento de materiais, de modo a reduzir a probabilidade de derrame de óleos ou hidrocarbonetos nos solos e na linha de água;

11. Proceder à contenção e limpeza imediata da linha de água em caso de derrame accidental de substâncias poluentes.
12. No caso de se prever um afluxo significativo de água à obra deve ser instalado um sistema de rebaixamento antes do início dos trabalhos, dimensionado tendo em conta a altura da coluna de água proveniente do solo (gravitacional), bem como a do escoamento superficial e da precipitação directa;
13. O Projecto de integração Paisagística deverá ser executado logo após as obras de regularização de modo a evitar a erosão dos solos a nu e a consequente emissão de poeiras e sua deposição na linha de água.
14. A recuperação paisagística de toda a envolvente degradada deverá ser efectuada sem recorrer a qualquer tipo de espécies não autóctones da região.
15. Os locais de apoio à obra, como estaleiros e áreas de vazadouro e empréstimo, não deverão ser localizados junto das margens das linhas de água, em áreas de regadio ou junto a outras áreas sensíveis, como sejam captações;
16. Os estaleiros e depósitos de materiais devem ser planeados e executados de modo a minimizarem as previsíveis alterações nas áreas de recarga de aquíferos e de infiltração máxima;
17. Deverá ser feita a instalação de um sistema de tratamento dos efluentes produzidos no estaleiro ou efectuar-se a sua ligação à rede de esgotos mais próxima.
18. O sistema de tratamento das águas residuais preconizado (incluindo os sistemas de controlo) deverá ser observado regularmente, de forma a se identificar eventuais problemas de funcionamento.
19. Evitar, dentro do possível, o arraste ou a deposição inadequada de materiais residuais de qualquer natureza para a linha de água.
20. Assegurar que as autobetoneiras não são lavadas na frente de trabalho, que a sua origem de água não é a Vala do Carregado nem os efluentes resultantes da lavagem venham a ser descarregados na mesma. A lavagem das autobetoneiras deverá ser efectuada em zona pavimentada e impermeabilizada, sendo as águas daí resultantes conduzidas por caleiras para tanques de decantação, de forma a garantir a não afectação da Vala do Carregado mas também de poços, ou outros usos do solo sensíveis existentes.
21. A circulação da maquinaria deverá ser sempre que possível condicionada aos caminhos existentes, de forma a evitar a compactação dos solos e afectação da taxa de infiltração e de recarga dos aquíferos;
22. Tendo em conta que as sondagens foram realizadas sem estabilização do nível da água, caso se venha a prever a intercepção dos níveis freáticos, recomenda-se que

seja definido um plano de drenagem que minimize os seus efeitos em termos de comportamento dinâmico e de segurança da obra.

23. Deverão ser tomadas especiais precauções de modo a evitar, sempre que possível, a afectação de infra-estruturas associadas ao abastecimento de água ou à drenagem e tratamento de águas residuais;
24. A reposição das infra-estruturas cuja afectação directa foi identificada deverá ocorrer o mais rapidamente possível.
25. Proceder à limpeza de todos os órgãos de drenagem pluvial existentes na Vaia, de forma a evitar a ocorrência de obstruções ao escoamento.
26. Em caso de afectação de exemplares de árvores catalogados, de grande valor ornamental ou sócio-cultural, deverá proceder-se ao seu transplante de acordo com as condições óptimas para cada espécie.
27. Proceder se necessário à escarificação dos terrenos nas zonas mais compactadas, resultado da instalação de estaleiros ou caminhos de passagem de maquinarias, para restabelecer as condições de infiltração e de recarga de aquíferos de modo a não diminuir a sua capacidade de armazenamento.
28. A desmatação das margens deve ser feita, exclusivamente, nas áreas sujeitas a terraplenagens, sendo absolutamente necessário, limitar a afectação da cobertura vegetal à faixa de ocupação da vala e respectivas margens; esta acção deverá incluir todas as espécies infestantes e não autóctones;
29. Implementação de uma galeria ripícola adequada, com espécies autóctones e adequadas a esta situação, principalmente junto às zonas mais sensíveis visualmente, como sejam os campos agrícolas e obras de arte, de forma a criar uma barreira visual de protecção;
30. Rápida implementação do projecto de enquadramento paisagístico da margem direita, conforme definido já em projecto de execução.
31. Devem ser adoptadas medidas que visem minimizar a afectação da mobilidade da população (quer rodoviária, quer pedonal) e da acessibilidade a áreas residenciais adjacentes à obra.
32. Deve ser articulado com as Câmaras Municipais, um programa para a realocação das edificações ilegais e de utilização pública que vão ser alvo de demolição.
33. A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira deverá tomar medidas, no sentido, de evitar futuramente a ocupação das margens do Rio Grande da Pipa, de forma a conter a expansão urbana para zonas inundáveis.
34. Deve ser efectuado um esclarecimento e informação à população, através de acções de divulgação sobre os riscos inerentes à construção em zonas de risco de cheias.

35. Nas zonas de interferência com a rede viária, aplicar as necessárias medidas de segurança e divulgar, com a necessária antecedência e clareza, eventuais desvios de trânsito, alterações na circulação rodoviária e pedonal e a eventual realocação de paragens de transportes públicos.
36. Reparar, atempadamente, eventuais danos verificados em edificações e infra-estruturas, em virtude das actividades associadas à obra.
37. Privilegiar, sempre que possível, a contratação local de mão-de-obra, bem como de fornecedores de bens e serviços.
38. Acompanhamento Arqueológico permanente de todas as acções que impliquem a mobilização do solo, incluindo abertura de acessos ou regularização dos existentes, instalação de estaleiros, desmatagens e decapagens superficiais de preparação ou regularização do terreno, escavações, terraplanagens, ou outras acções intrusivas no subsolo.
39. As áreas de empréstimo e depósito de terras ou outras áreas funcionais da obra cuja localização se desconheça nesta fase, e particularmente a área vedada que não permitiu a realocação do Sítio nº 1, indicado na bibliografia deverão ser alvo de prospecção arqueológica prévia à obra.
40. Os resultados do acompanhamento poderão determinar a adopção de medidas de minimização específicas, designadamente, a execução de sondagens de caracterização, em número e dimensão a propor à Tutela pelo arqueólogo requerente.

FASE DE EXPLORAÇÃO

41. Cuidar e observar as estruturas das margens que irão ser construídas de forma a garantir as suas boas condições de funcionalidade e a identificar eventuais fenómenos de assentamento ou erosão.
42. Efectuar uma regular limpeza e vistoria do leito de forma a evitar acumulação de detritos ou sedimentos que possam obstruir o correcto escoamento do caudal do rio.
43. Durante as operações de manutenção a intervenção deverá restringir-se ao estritamente necessário e evitando o corte excessivo da vegetação;
44. Dever-se-á manter em boas condições o revestimento vegetal que vier a ser executado, como forma de protecção contra a erosão, mas também de modo a garantir o normal escoamento da linha de água, sem obstruções;
45. Deverá ser restringida a utilização de herbicidas ou fertilizantes químicos para que estes não venham a afectar a qualidade do meio hídrico;
46. Os órgãos de drenagem deverão ser periodicamente sujeitos a uma limpeza de modo a minimização situações de colmatção e inundação;

47. Tal como na fase de construção, também na fase de exploração, em caso de acidente, onde se verifique uma descarga accidental de materiais poluentes para a linha de água ou para o próprio solo, deverão ser avisadas imediatamente as entidades responsáveis;

ANEXO II

Pareceres Externos

20.01.10



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas

DRAP LVT
Direcção Regional
de Agricultura e Pescas
do Lisboa e Vale do Tejo

Fax

Exmº Senhor

PARA: Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

C/O: Engº Conceição Ramos

Fax do destinatário: 210101302

DE: Direcção de Serviços de Valorização Ambiental e Apoio à Sustentabilidade

Telecópia nº	Data	Nº Total de Páginas
9 572	20/01/2010	2

Assunto: AIA Nº 737/2009 – Regularização Fluvial do Rio Grande da Pipa – Parecer ao Projecto

Em resposta ao solicitado por V. Exa., através do ofício nº NUI-2009-019780-S, de 2009/12/16, sobre o assunto supra mencionado, temos a referir o seguinte:

O projecto visa a redução da probabilidade de ocorrência de cheias e conseqüente melhoria da qualidade de vida da população, em especial da população residente na Vala do Carregado, pelo que merece a nossa concordância.

Dado que estão previstas acções não agrícolas em solos da RAN, haverá lugar ao cumprimento do estipulado no nº 7, do artº 23º, do D.L. nº 73/2009, de 31 de Março, que aprova o Regime Jurídico da Reserva Agrícola Nacional.

Os impactes negativos, do ponto de vista agrícola, decorrentes da implementação do projecto podem ser bastante minimizados/anulados se forem aplicadas as medidas de minimização indicadas no EIA, com as quais concordamos e, se for feito um acompanhamento/fiscalização das obras, a fim de controlar os aspectos negativos da fase de construção. Acrescentam-se/reforçam-se, no entanto, as seguintes medidas de minimização:

Prévia à Construção

- Devem ser contemplados processos de compensação aos proprietários e arrendatários das áreas agrícolas que venham a ser afectadas, quer por ocupação, quer por inviabilização, quer por utilização temporária;

Fase de Construção

- A localização dos estaleiros deve evitar a afectação de solos de maior potencial e uso agrícola, especialmente os solos classificados como Reserva Agrícola Nacional, de modo a evitar a deterioração da sua qualidade. Na medida do possível, devem utilizar-se áreas já impermeabilizadas ou com usos que o permitam. No caso de não haver áreas anexas ao corredor de obra com estas características, os solos deverão ser protegidos de modo a assegurar-se a sua recuperação para a situação anteriormente existente;

CR

17.01.01.04.000031.2009

DRAP LVT - QUINTA DAS OLIVEIRAS, E.N. 3 Apartado 477 - 2001-908 SANTARÉM

☎ 243 377 600

☎ 243 377 643

✉ info@draplvt.mfn-agricultura.pt

🌐 www.draplvt.mfn-agricultura.pt



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas

DRAP LVT
Direcção Regional
da Agricultura e Pesca
do Alentejo e Vale do Tejo

- Nas áreas de estaleiro deve realizar-se a recuperação de toda a área no final da obra e, se necessário, proceder à sua revegetação de forma a repor a situação anteriormente existente;
- As terras provenientes das operações de decapagem dos solos mais férteis (aluviossolos) devem ser devidamente armazenadas e acondicionadas para posterior utilização na fertilização de superfícies onde venha a ser necessária a colocação de vegetação;
- Deve reduzir-se o mais possível a faixa de trabalho, tentando também evitar-se a excessiva circulação de pessoal, veículos e maquinaria, devendo estes limitar-se aos acessos e frente de obra, de modo a minimizar ao máximo a afectação de áreas agrícolas;
- Deve observar-se o restabelecimento do solo e renaturalização dos corredores de trabalho, procedendo-se à recuperação total de benfeitorias e equipamentos afectados pelos trabalhos de construção e conservação ou proceder-se à compensação económica quando a sua utilização seja alterada;
- No final da obra deve proceder-se à escarificação dos solos, nas zonas mais compactadas pela maquinaria afecta à obra, restabelecendo as áreas de infiltração, de forma a recuperar os solos ocupados, procedendo à sua descompactação e arejamento de modo a puderem reconstituir o seu equilíbrio e estrutura. Especial preocupação deve ser tida em zonas agrícolas de forma a assegurar a sua reutilização;
- Manter as melhores relações e negociações com os proprietários e agricultores, na eventualidade de, durante a execução dos trabalhos, resultarem prejuízos nas propriedades ou nas culturas agrícolas, cultivadas ou a instalar;
- A execução dos trabalhos deve ser realizada no menor espaço de tempo e a sua calendarização deve ter em conta a minimização das perturbações das actividades agrícolas e da deterioração das características do solo;
- Deverão ter-se sempre presentes as épocas de colheita/sementeira para que a obra em fase de execução afecte o menos possível o normal desenvolvimento da actividade agrícola;
- Deverão ser tomadas medidas que evitem que as poeiras afectem as culturas, bem como que não seja afectado o normal desenvolvimento da actividade agrícola.

Com os melhores cumprimentos,

P^o Director Regional,

José António Canha

Landolfo Pereira Barros
Director Regional Adjunto

MJS/09_189



CÂMARA MUNICIPAL DE ALENQUER

2580-318 ALENQUER • Telef. 263 730 900 • Fax 263 711 504 • geral@cm-alenquer.pt • www.cm-alenquer.pt

C/AVISO DE RECEPÇÃO

C/Conhecimento à Câmara de Vila Franca de Xira

11.01.10
A

194

Exm.º Sr.
Presidente da Comissão de Coordenação
E Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Braamcamp, n.º 7
1250 – 048 Lisboa

S/Referência

S/Comunicação

N/Referência
Ofício nº 151

Alenquer
2010-01-07

Assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental
Projecto – Regularização Fluvial do Rio Grande da Pipa
Proponente – Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Relativo ao assunto mencionado em epígrafe, serve o presente para comunicar a V. Ex.ª que esta Câmara Municipal considera fundamental a execução do presente projecto de regularização do Rio Grande da Pipa, porquanto prossegue o objectivo de controlo das cheias em áreas consolidadas.

Por tal facto, esclarece-se que, não obstante o procedimento de AIA e o Projecto ter como titular a CM de Vila Franca de Xira, a CM de Alenquer tem apoiado a elaboração da proposta.

Contudo, esclarece-se que o relatório do EIA poderia ser melhorado no sentido de introduzir matéria que não se encontra devidamente ponderada, designadamente em questões do âmbito do Ordenamento do território, posto que não se deu o necessário relevo ao Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e do Vale do Tejo.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Câmara

Jorge Manuel da Cunha Mendes Riso

ECA/737/2009

CR

17.01.01.04.31.2009

PDM/RS/AS



6.01.10
47

- 412 -

DG Planeamento e Estratégia
Dir Ambiente e Qualidade
Rua Silva Tapada, 379
4430-239 VILA NOVA DE GAIA

À Comissão de Desenvolvimento Regional de
Lisboa e Vale do Tejo

A/c da Sra. Vice Presidente, Dra. Paula Santana

Rua Artilharia Um, 33
1269-145 Lisboa

Sua referência: **Sua comunicação de:** **Nossa referência:** **Data:**
851594/AQ 04.01.2010

Assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto - Regularização Fluvial do rio Grande da Pipa. Proponente - Câmara de Vila Franca de Xira

Na sequência do pedido de parecer com a ref.^ª DSA/DAMA-00170-2009 de 16 de Dezembro de 2009, vimos por este meio informar, que se mantém, no essencial, o parecer transmitido à Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, por via do nosso escritório com a ref.^ª 749736/006 de 19 de Março de 2009.

Nesse sentido, é importante verificar as especificações e os cálculos de projecto desenvolvidos, tendo em vista acautelar que as ripagens projectadas salvaguardam e mantém a estabilidade dos taludes, assim como, da própria plataforma de via, atendendo a que esta é também solicitada pelas sobrecargas ferroviárias. Nesse sentido, torna-se necessária a apresentação de tais especificações e cálculos a esta empresa.

Complementarmente, previamente à execução da obra, deve ser remetido à REFER o respectivo projecto de execução e planeamento, de modo a poder concertar e preparar as acções que têm a ver com a salvaguarda da exploração ferroviária, assim como, o acompanhamento das operações de rebaixamento do leito por esta empresa, designadamente na Ponte da Vala do Carregado, ao pk 36+684 da Linha do Norte."

Com os melhores cumprimentos,

João Morais Sarmento

Director de Ambiente e Qualidade

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL REFER EPE

Estação de Santa Apolónia
Largo dos Caminhos-de-Ferro
1100-105 LISBOA

Telef: 211 022 000 Fax: 211 022 439

Sede: Estação de Santa Apolónia LISBOA - Contribuinte e registo na CRCL: 50393813

EIA/737/2009
CR

17.01.01.04.000031.2009

NUI-2010-000500-III
2010/01/08

ANEXO III

Delegação de assinaturas