

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

Cc: CCDR Alentejo, DGADR
ICNF e o PC

S/ referência

Data

N/ referência

Data

S031789-202605-DAIA.DAP

DAIA.DAPP.00220.2025

Assunto: EnqAIA1916: EN359 - km 121+190, Pontão da Madalena. Substituição da Obra de Arte e Melhoria das Condições de Segurança entre os Km 121+160 e 121+260 (PL20251119011746)
Verificação da aplicabilidade do regime jurídico de avaliação de impacto ambiental (AIA)

Na sequência do pedido remetido a esta Agência para emissão de pronúncia sobre a aplicabilidade do regime jurídico de avaliação de impacto ambiental (AIA) ao projeto em apreço, procedeu-se à análise da documentação disponibilizada.

Neste sentido, e ao abrigo do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, esta Agência emite decisão nos termos em anexo.

Com os melhores cumprimentos,

A Diretora do Departamento de Avaliação Ambiental da APA, I.P.,



Maria do Carmo Figueira

(No uso das competências delegadas pelo n.º 1 do Despacho n.º 1042/2025, publicado no Diário da República, 2.ª série n.º 16, de 23 de janeiro)

CLP

Anexos: O mencionado

Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental
Decisão da Autoridade de AIA

Identificação	
Designação do Projeto	EN359, Km 121+190, Pontão da Madalena. Substituição da Obra de Arte e Melhoria das Condições de Segurança entre os Km 121+160 e 121+260
Tipologia de Projeto	Anexo II, n.º 10, alínea e) do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Localização (freguesia e concelho)	Freguesia de São Salvador da Aramenha, Concelho de Marvão
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Área Protegida da Serra de São Mamede; Zona Especial de Conservação (ZEC) da Serra de São Mamede; Zona Especial de Proteção da Cidade de Romana de Ammaia.
Proponente	IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.
Entidade licenciadora	IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Parecer	Projeto não suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que não deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental. Devem, no entanto, ser acauteladas as medidas propostas na documentação apresentada pelo proponente, bem como as constantes da presente decisão, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	--

Data de emissão	19 de junho de 2026
------------------------	---------------------

Breve descrição do projeto
O projeto tem como objetivo promover a realização de uma pequena variante e nova obra de arte, entre os km 121+160 e km 121+260 da EN359, que liga Portalegre a Marvão, de modo a corrigir o traçado neste trecho, que se apresenta sinuoso, com uma curva perigosa à entrada e outra à saída da obra de arte, melhorando assim as condições de segurança e de circulação rodoviária neste local. O trecho de estrada a beneficiar corresponde a uma zona de curva sobre uma linha de água afluente do rio Sever, onde se implantou um pontão, Pontão da Madalena, para o restabelecimento da linha de água e que apresenta reduzidas características geométricas, as quais se pretendem eliminar pela retificação do traçado em planta, construindo para o efeito uma pequena variante.

Em fase de estudo prévio, foram analisadas duas alternativas ao projeto, tendo sido selecionada a alternativa cujo traçado implica menor interferência com elementos de maior sensibilidade, nomeadamente com a zona de enquadramento da Ponte Romana da Madalena.

Esta nova variante, com uma extensão é de 255 m, e respetiva obra de arte corresponde a um traçado mais retilíneo que se posiciona a nascente da curva da estrada onde se implanta o Pontão da Madalena. O novo traçado afasta-se cerca de 25 m desta estruturas.

A nova obra de arte corresponde a uma estrutura porticada, em betão armado pré-esforçado, com um comprimento total, entre eixos de apoio extremos, de 46 m. Prevê-se a implantação de dois pilares em cada margem, sendo a repartição de vãos prevista a seguinte: 13 m – 20 m – 13 m. Os pilares, monoliticamente ligados ao tabuleiro, apresentarão secção circular ($\varnothing=1,2$ m) e alturas da ordem dos 7 m.

Ao longo da EN359 observam-se, por norma, secções transversais com as seguintes dimensões: 0,25 m + 5 m + 0,25 m. As valetas laterais são em terra e apresentam larguras da ordem de 2 m, nas secções de ligação do existente ao projetado.

A secção corrente prevista implementar na zona a intervir da EN359 apresentará uma faixa de rodagem mais larga, onde cada via tem 3,5 m de largura, ao invés dos atuais 2,5 metros. As bermas passarão também de uma largura de 0,25 m para 1,5 m, conduzindo a um perfil com 10 m de largura e que, na zona da obra de arte, serão acrescidos de 1,5m de largura para passeio de ambos os lados.

O traçado em planta da EN359 é composto por uma sucessão de retas e duas curvas com raio de 25 m e 55 m. Em termos de perfil longitudinal, a EN359 existente, no troço em apreço, inicia-se com uma inclinação de 1,2%, terminando com uma inclinação de 4,8%. O atual Pontão da Madalena, que se encontra numa plataforma intermédia, tem uma inclinação longitudinal com cerca de 0,55% de inclinação longitudinal.

Em planta a solução proposta foi elaborada para permitir uma velocidade base de 70 km/h, de acordo com o nível de estrada que se está a intervencionar. Assim, o raio mínimo utilizado foi de 180 m, na parte final do traçado, na concordância com o existente. A zona do Pontão da Madalena é abordada com um raio 240 m, de forma a não permitir velocidades elevadas, em relação aos raios anterior e posterior.

Em termos de perfil longitudinal, o restabelecimento inicia-se e termina, de acordo com as inclinações existentes, em 0,5% e 4,8%, respetivamente.

Estima-se que a fase de construção seja de curta duração, prevendo-se que a circulação se processe de forma faseada nas vias existentes.

Resumo do procedimento e fundamentação da decisão

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, foi solicitada pronúncia da APA, ao abrigo do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

O projeto corresponde à tipologia prevista no anexo II, n.º 10, alínea e) do referido diploma, a qual se reporta à *construção de estradas*, estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA uma extensão igual ou superior a 10 km.

O projeto não atinge o referido limiar, encontrando-se, todavia, sujeito a apreciação prévia, nos termos do artigo 3.º do referido diploma, porquanto se localiza em área sensíveis, nos termos da definição constante do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

Assim, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se o projeto era suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Nesse sentido, procedeu esta Agência à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do mesmo diploma, consubstanciando o presente documento a decisão a emitir ao abrigo do n.º 6 do referido artigo.

Face ao tipo de intervenção prevista e às características da área atravessada, e para melhor suportar a sua pronúncia, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, outras entidades com competências relevantes, nomeadamente, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, I.P. (CCDR Alentejo), a Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) e o Património Cultural, I.P. (PC), sendo que estas duas últimas entidades não emitiram pronúncia até à data.

Da análise efetuada, importa referir que o projeto abrange os seguintes espaços de uso, tal como definidos na Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal (PDM) de Marvão, na sua versão atual:

- Solo Rústico:
 - Espaços Agrícolas de Produção I (artigo 30.º). O projeto pode ser compatível com a classe de espaços se autorizado pelo Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF), tal como dispõe o n.º 3 do artigo 31.º;
 - Espaços Florestais Condicionado I (artigo 36.º; artigo 39.º). Compatível ao abrigo do n.º 4 do artigo 37.º;
 - Espaços Culturais: Cidade Romana de Ammaia (artigo 49.º; artigo 50.º). Em virtude de o regulamento do PDM de Marvão ser omissivo quanto à possibilidade de enquadramento das ações do projeto nos espaços culturais, considera-se necessária a obtenção de parecer favorável da Câmara Municipal de Marvão, quanto à compatibilidade do projeto com o respetivo PDM;
- Espaços canais e infraestruturas: Rede Nacional Complementar (estradas nacionais EN246-1, EN359, EN359-6) (artigo 77.º; artigo 78.º, artigo 79.º). De acordo com o n.º 2 do artigo 78.º, o projeto deve cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, e ser previamente submetido a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente da EP, S.A., enquanto concessionária geral da RRN;
- Zonas inundáveis: Zonas ameaçadas pelas cheias (artigo 8.º). Compatível se cumprido o n.º 2 do artigo 9.º.

Da análise efetuada, não se identificam aspetos que constituam um impedimento à implantação do projeto, designadamente no que respeita ao PDM de Marvão e ao regime jurídico da reserva ecológica nacional (REN).

No que respeita à afetação de espaços de uso e de áreas condicionadas pelas intervenções previstas, verifica-se a necessidade de desafetação de áreas integradas na Reserva Agrícola Nacional (RAN).

Assim, considera-se que o projeto, no que se refere à afetação de áreas condicionadas, terá um impacto negativo, permanente, de magnitude reduzida e potencialmente pouco significativo, uma vez que é compatível com as condicionantes existentes, desde que sejam cumpridos os procedimentos previstos na legislação específica aplicável.

A construção do projeto poderá ainda provocar impactos cumulativos negativos sobre o Domínio Hídrico, sobre áreas da RAN e sobre áreas integradas na REN, nomeadamente em Zonas Ameaçadas pelas Cheias (também classificadas no PDM de Marvão como Zonas Inundáveis), embora de magnitude reduzida, atendendo à limitada área de intervenção. Decorrente da execução do projeto, poderá igualmente ocorrer alguma descaracterização do espaço.

Ao nível do uso do solo ocorrem, os principais impactos ocorrem durante a fase de construção e resultam da desmatção, decapagem e modelação do terreno, necessárias à implantação da infraestrutura, originando perda ou alteração pontual do solo. Estas afetações são muito localizadas e confinadas às

margens do curso de água, incidindo apenas nos encontros da nova ponte. As áreas afetadas incluem parcelas florestais, agrícolas em pousio e vegetação ribeirinha, implicando a remoção limitada de alguns exemplares arbóreos e de coberto herbáceo ruderal, sem comprometer o uso atual das parcelas. A restante intervenção ocorre sobre a rede viária existente, sem alteração da tipologia de uso do solo.

Atendendo ao carácter confinado, à reduzida dimensão e à representatividade regional dos usos afetados, o impacto, embora negativo, é direto, permanente e irreversível, mas de magnitude reduzida e considerado não significativo.

Ao nível da geologia e geomorfologia os principais impactes ocorrem igualmente durante a fase de construção, incidindo na movimentação de terras (escavações e aterros), que pode aumentar a suscetibilidade à erosão hídrica e instabilidade local das vertentes. Refira-se igualmente a exposição de solos e rochas, que pode também favorecer processos erosivos.

O mesmo se perspetiva ao nível da qualidade do ar, sendo expectável a ocorrência de impactes negativos na fase de construção, associados às emissões de viaturas e maquinaria utilizadas nas operações de desmatção, movimentação de terras e transporte de pessoas, equipamentos e materiais. Considerando a reduzida dimensão da obra, estes impactes assumem carácter local, magnitude reduzida, sendo pouco significativos e passíveis de minimização. Na fase de exploração, uma vez que o projeto visa a correção do traçado em planta da via existente, não se prevê um aumento do tráfego rodoviário, pelo que não são expectáveis alterações na qualidade do ar.

Quanto ao ambiente sonoro, atendendo a que um dos principais objetivos do projeto é o aumento da velocidade de projeto de 50 km/h para 70 km/h, devem ser realizadas previsões para a situação futura dos níveis sonoros junto dos recetores sensíveis, considerando a velocidade objetivo do projeto (70 km/h). Tendo em conta a reduzida distância entre a infraestrutura e os recetores, bem como a inexistência, à data, de medidas de minimização, esta alteração de pressuposto pode potencialmente conduzir a um acréscimo dos níveis sonoros previstos, ainda que, previsivelmente, se mantenham dentro dos limites legais aplicáveis.

Importa referir que a implantação do novo traçado ocorre maioritariamente em áreas agrícolas e florestais, aproximando-se apenas pontualmente de edificado habitado, sem qualquer afetação de habitações nem dos respetivos acessos, os quais se mantêm assegurados.

A reorganização dos entroncamentos, em particular o afastamento do acesso às habitações a partir da EN359, traduz-se num aumento da segurança rodoviária, constituindo um impacto local positivo. Mantêm-se igualmente as ligações existentes, a paragem de autocarro e as infraestruturas elétricas.

Na fase de construção, os impactes na qualidade de vida da população resultam essencialmente de perturbações temporárias e localizadas, associadas ao ruído, poeiras e circulação de veículos pesados, sendo de natureza negativa, direta, temporária e reversível, e globalmente pouco significativa. Prevê-se, ainda, um efeito positivo, embora pouco significativo, na dinamização da economia local, decorrente da execução da obra e da procura de bens e serviços.

Na fase de exploração, a melhoria das condições de circulação, da segurança e da integração urbana da via constitui um impacto positivo, de elevada magnitude e considerado significativo, com benefícios relevantes ao nível local e regional.

Considera-se assim que, ao nível do território, o projeto poderá originar um impacto positivo significativo na fase de exploração, em resultado da melhoria das condições de circulação rodoviária.

Face ao exposto, tendo em consideração a análise desenvolvida e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo não é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, desde que implementadas as medidas enunciadas na documentação apresentada pelo proponente bem como as medidas a seguir elencadas. Assim, entende-se não ser

aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação.

Sem prejuízo, dada a localização do projeto na Área Protegida da Serra de São Mamede e na Zona Especial de Conservação (ZEC) da Serra de São Mamede, bem como a incidência na Zona Especial de Proteção da Cidade de Romana de Ammaia, e não tendo sido emitida, em resposta à solicitação desta Agência, pronúncia do ICNF, nem do PC, deve o proponente assegurar, previamente ao licenciamento do projeto, nova consulta a estas entidades para que pronunciem nas matérias da sua competência.

Condições para licenciamento ou autorização do projeto

Previamente ao licenciamento

1. Efetuar a consulta ao Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), tendo em conta a incidência do projeto em áreas integradas na Zona Especial de Proteção (ZEC) Serra de São Mamede.
2. Obter autorização do ICNF no que se refere à compatibilização do projeto com a classe de espaços “Espaços Agrícolas de Produção I”, tal como dispõe o n.º 3 do artigo 31.º do Plano Diretor Municipal (PDM) de Marvão.
3. Obter parecer da Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional (ERRAN) sobre a utilização de solos integrados na Reserva Agrícola Nacional (RAN).
4. Apresentar comunicação prévia à CCDR territorialmente competente, nos termos do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na sua redação atual, que define o regime jurídico da reserva ecológica nacional (REN), referente aos usos e ações enquadrados na alínea t) do Anexo II do referido diploma.
5. Obter autorização prévia da Comissão Diretiva do Parque Natural de Serra de S. Mamede para as intervenções para as intervenções a realizar.
6. Obtenção de parecer da Câmara Municipal de Marvão, quanto à compatibilidade do projeto com o respetivo PDM, em virtude de o regulamento do PDM de Marvão ser omissivo quanto à possibilidade de enquadramento das ações do projeto nos espaços culturais.
7. Obter parecer do Património Cultural, I.P. dado que as 8 ocorrências patrimoniais inventariadas se localizam no interior da Zona de Proteção da cidade romana de Ammaia (n.º 1/CNS 300), classificada como Monumento Nacional.
8. Obter o Título de Utilização dos Recursos Hídricos (TURH), nos termos da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, e do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, sempre que estejam previstas obras localizadas em domínio hídrico. Neste contexto deve ser apresentado o Estudo Hidrológico e Hidráulico, para o período de retorno de 100 anos, bem como a apresentação de pareceres favoráveis das diferentes entidades sujeitas a pronúncia, nos termos dos IGT e SARUP em vigor.
9. Articular o desenvolvimento do projeto de execução com a Junta de Agricultores da Apartadura, dado que a zona para nascente da EN359 se insere no perímetro de rega do Aproveitamento Hidroagrícola da Apartadura.
10. Incluir no projeto medidas e estratégias que evidenciem o compromisso com um modelo de desenvolvimento económico circular, promovendo o uso eficiente e a produtividade dos recursos, através da desmaterialização, reutilização, reciclagem e recuperação de materiais.

Previamente ao início da fase de construção

11. Apresentar à tutela do património um Pedido de Autorização para a realização de Trabalhos Arqueológicos (PATA), nos termos estipulados no Decreto-Lei n.º 164/2014 de 4 de novembro, que

publica o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, autorizado pela tutela para a execução da caracterização da situação de referência, a realizar nos termos da Circular “*Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental*”, publicada pela DGPC em 29 de março de 2023.

12. Promover ações de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, nomeadamente face a normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos.

Fase de construção

13. A instalação de estaleiros não deve interferir com qualquer condicionante especialmente com Áreas Estratégicas de Infiltração e Proteção e Recarga de Aquíferos, Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo, Cursos de águas e respetivos leitos e margens e Zonas ameaçadas por cheias, tipologias da REN. Não deve, igualmente, interferir com outros cursos de água (leito e margens) presentes no terreno.
14. Manter todos os recipientes que contenham matérias perigosas sobre bacias de contenção que tenham 110% do volume dos mesmos, de modo que, caso existam derrames, se evite a contaminação das áreas circundantes.
15. Dimensionar adequadamente os taludes e execução de sistemas de drenagem superficial.
16. Proceder ao revestimento vegetal imediatamente após a movimentação de terras.
17. Efetuar a segregação e reaproveitamento de solos férteis para recuperação paisagística.
18. Implementar acompanhamento contínuo e especializado durante todas as fases de escavação e execução de aterros, incluindo inspeções periódicas e registo técnico, para garantir a estabilidade das vertentes, prevenir movimentos de massa e ajustar procedimentos em caso de anomalias.
19. Elaborar relatórios de conformidade e plano de contingência para situações de instabilidade ou contaminação.
20. Evitar a deposição de inertes ou solos contaminados nas proximidades da linha de água e da captação identificada a cerca de 110 m da área do projeto. Adicionalmente, recomenda-se a implementação de um sistema de drenagem longitudinal que previna o arrastamento de sedimentos e substâncias poluentes para a linha de água e para os solos.
21. Avisar a equipa de acompanhamento arqueológico do início dos trabalhos com uma antecedência mínima de 8 dias, de modo a garantir o cumprimento das obrigações de acompanhamento arqueológico.
22. Garantir o acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos (desmatações, remoção e revolvimento do solo, decapagens superficiais, preparação e regularização do terreno, escavações no solo e subsolo, terraplenagens, depósitos e empréstimos) quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura/alargamento de acessos e áreas a afetar pelos trabalhos de construção.
23. Efetuar, após a desmatção, a prospeção arqueológica sistemática das áreas de incidência direta de todas as componentes de obra. As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas in situ (mesmo que de forma passiva), no caso de estruturas, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual ou salvaguardadas pelo registo.

Os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico poderão determinar a adoção de medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), as quais serão apresentadas à tutela do Património Cultural e, só após a sua aprovação, é que serão implementadas.

24. Conservar *in situ* as estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, em função do seu valor patrimonial, de acordo com parecer prévio da Tutela, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação para o futuro.
25. Colocar os achados móveis em depósito credenciado pelo organismo de Tutela do Património Cultural.
26. Atualizar a Carta de Condicionantes sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda.
27. Recorrer a terras de empréstimo para a execução de obras, caso se venha a revelar necessário ou haja necessidade de levar a depósito terras sobranes, sendo que estes devem ser efetuados em locais legalmente autorizados. A seleção dessas zonas de depósito e de empréstimo deve excluir as Zonas de proteção do património.
28. Após conclusão dos trabalhos de construção, proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais não necessários ao funcionamento da Subestação.
29. Proceder à recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra.

Fase de exploração

30. Proceder à manutenção dos acessos, de modo a garantir uma barreira à propagação de eventuais incêndios e a possibilitar o acesso e circulação de veículos de combate a incêndios.
31. Fornecer aos empreiteiros e subempreiteiros, sempre que se desenvolvam ações de manutenção ou outros trabalhos, a Carta de Condicionantes atualizada com a implantação de todos os elementos patrimoniais identificados até à data.
32. Efetuar o acompanhamento arqueológico sempre que ocorram trabalhos de manutenção que envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas pela construção das infraestruturas (e que não foram alvo de intervenção).
33. Comunicar à tutela do Património Cultural o (eventual) aparecimento de vestígios arqueológicos, de modo imediato, no sentido de serem acionados os mecanismos de avaliação do seu interesse cultural. Esta comunicação é da responsabilidade do dono de obra.