

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

Identificação	
Designação do Projeto	Relocalização da Estrada Marginal Norte
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 Peniche, Concelho de Peniche, Distrito de Leiria
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	O projeto coincide parcialmente com a Zona Especial de Conservação (ZEC) PTCON0056 – Peniche/Santa Cruz, que integra a Rede Natura 2000, e com a Zona Geral de Proteção da Igreja de Nossa Senhora dos Remédios, também denominada Ermida de Nossa Senhora dos Remédios ou Santuário da Senhora dos Remédios classificada como Imóvel de Interesse Público conforme Decreto n.º 2/96, DR, I Série-B, n.º 56, de 6-03-1996
Proponente	Câmara Municipal de Peniche
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Peniche
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 do presente parecer, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	--

Data de emissão	22 de maio de 2025
------------------------	--------------------

Breve descrição do projeto
O projeto em apreço consiste na relocalização de uma estrada existente, a Estrada Marginal Norte (via que constituiu a EN114, tendo sido desclassificada, estando atualmente sob gestão municipal) e decorre da evolução das arribas adjacentes e pretendendo minimizar a probabilidade de afetação da estrada por movimentos de massa e subsequentes acidentes para pessoas e bens, relocalizando o traçado da estrada e resolvendo as questões de infiltração e drenagem de águas pluviais e o controlo de erosão superficial. A extensão total da estrada é de 2.380 metros. A intervenção prevista consistirá na relocalização do traçado viário da Marginal Norte alguns metros para sul e a reconversão de parte da plataforma viária existente em ecopista para circulação ciclável e viária.

A restante área da plataforma existente deverá ser demolida e renaturalizada com espécies vegetais autóctones. Adicionalmente, também está prevista a criação de bolsas de estacionamento ao longo do traçado, de forma a aumentar a oferta disponível.

A via será dotada de uma plataforma viária com 6.5 m de largura, com duas vias bidirecionais com 3.25 m de largura cada. Inicia-se sobre troço de via atual, a nascente da rotunda existente a manter, Rotunda 1, para ligação à Rua Humberto Delgado. Tentou-se infletir a via existente ligeiramente para sul, de modo a sair da plataforma atual, para assim, se iniciar o traçado da ecopista.

Ao km 0+350 localiza-se a Rotunda 1, que embora não se preveja a sua reformulação, serão realizados certos ajustes nos ramos da Estrada Marginal. Ao nível do pavimento, está prevista a fresagem e repavimentação da camada de desgaste da Rotunda e de parte da Rua General Humberto Delgado.

Após a Rotunda 1 está prevista uma bolsa de estacionamento com capacidade para 23 veículos ligeiros, sendo o seu pavimento em calçada grossa de granito para permitir uma maior permeabilidade das águas pluviais.

Ao km 0+700 aproximadamente, previu-se um entroncamento que, de futuro, dará acesso a uma eventual expansão do tecido urbano da Península de Peniche, ficando neste momento em espera. Por se tratar de uma expansão sem planeamento concreto e em face do acréscimo de custo que a solução de uma rotunda traria ao projeto, optou-se por prever um entroncamento. Muito embora a localização deste nó rodoviário seja localizada numa zona com uma inclinação longitudinal gravosa, com aproximadamente 6.5%, a curva da plena via foi projetada para permitir a implantação de uma rotunda, caso assim se entenda necessário.

Após esta interceção, é proposta a reformulação dos acessos viários e zonas de estacionamento, das diversas indústrias existentes, que devido à realocação da Estrada Marginal Norte serão afetados. Ao nível do pavimento prevê-se a fresagem e repavimentação de toda a área de intervenção na Zona Industrial, melhorando assim as condições de circulação e segurança.

A via continua a desenvolver-se para poente até ao Parque de Campismo, onde é proposta a reformulação do parque de estacionamento através de fresagem, repavimentação e marcações rodoviárias. Após o Parque de Campismo e em face da elevada erosão da arriba, optou-se por desativar por completo a via existente, passando o traçado da ecopista a fazer-se paralelamente à nova Estrada Marginal Norte ao longo de uma extensão de aproximadamente 300 m.

A partir daqui o traçado da Estrada Marginal Norte inflete para Sul em direção ao Santuário da Nossa Senhora dos Remédios e à Escola Superior de Turismo e Tecnologias do Mar de Peniche.

Ao km 2+125, previu-se a Rotunda 2, para ligação à futura rede viária da Península de Peniche, em expansão e a um parque de estacionamento para veículos ligeiros com capacidade de 120 veículos sendo 4 reservados a pessoas com mobilidade reduzida e para veículos pesados (autocarros de turismo), com capacidade de 4 veículos.

Propõe-se, para atual mini rotunda junto ao santuário, a sua reformulação, de modo a melhorar as suas ligações à rede viária existente. Esta rotunda que se designou por Rotunda 3, terá características geométricas idênticas à Rotunda 2.

Após esta rotunda o estudo termina num troço coincidente ao arruamento existente onde se prevê apenas a fresagem e reposição do pavimento junto à Escola Superior de Turismo.

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, ponto 10, alínea e) do referido diploma, a qual se reporta a “*Construção de estradas (...)*”, estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA uma extensão maior ou igual a 10 km de estrada.

Dado que o projeto não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se o mesmo era suscetível de provocar impactos significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Para o efeito, o proponente submeteu documentação de acordo com o preconizado no anexo IV do referido diploma.

Com base na referida documentação apresentada, esta Agência procedeu à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, 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, designadamente, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P. (CCDRLVT), o Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG) e o Património Cultural, I.P. (PC).

Da análise efetuada, destaca-se o facto do traçado para a realocização da estrada não se sobrepor a nenhuma área do Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC), estruturado pelo Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 242/2015, de 15 de outubro. No entanto, as estruturas de descarga de águas pluviais e parte dos respetivos troços de ligação localizam-se na Zona Especial de Conservação (ZEC) PTCON0056 – Peniche/Santa Cruz, que integra a Rede Natura 2000.

Nesta ZEC encontram-se cartografados os seguintes habitats:

- Habitat 1420pt4*, refere-se a “Matos halófilos mediterrânicos e termoatlânticos (*Sarcocornetea fruticosi*);
- Habitat 1240, refere-se a “Falésias com vegetação das costas mediterrânicas com *Limonium spp.* endémicas;
- Habitat 1310pt6, refere-se a “Vegetação pioneira de *Salicornia* e outras espécies anuais das zonas lodosas e arenosas.

De acordo com as orientações de gestão publicadas na Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, devem ser implementadas medidas de salvaguarda das arribas em relação à erosão, verificando-se ainda que os locais onde se encontram cartografados os habitats 1420 e 1310, a construção de infraestruturas encontra-se condicionada.

No entanto, considera-se não haver inconveniente na construção dos ramais de águas pluviais de ligação até aos pontos de descarga já existentes na arriba, dado que os trabalhos para a construção do ramal de ligação não vão colidir com os valores de conservação que motivaram a classificação do local como Zona Especial de Conservação. Acresce que o devido encaminhamento das águas pluviais para pontos de descarga pré-definidos vai evitar a erosão dos solos provocada pelo excesso de águas pluviais, contribuindo assim para a fixação e desenvolvimento do habitat.

Refira-se ainda que grande parte do projeto de execução da Relocalização da Estrada Marginal Norte será implantada fora da ZEC Peniche/Santa Cruz.

Destaca-se também que a área a afetar ao projeto da via/estrada recai em categoriais de solo em que as respetivas ações são admitidas, nomeadamente as que recaem em “Espaços Naturais”, conforme artigo 20.º do Regulamento do Plano Diretor Municipal (PDM) de Peniche, desde que cumpridas todas as regras do referido plano, as servidões/restrições e regimes especiais aplicáveis.

No projeto em causa, a rede de águas pluviais (condutas e pontos de descarga) recai em áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN), em vigor no município de Peniche (Resolução do Conselho de Ministros n.º 76/96, de 27 de maio, e sequentes dinâmicas) especificamente na face da arriba. No âmbito do desenvolvimento deste projeto, a afetação de áreas da REN obteve já parecer favorável por parte da CCDRLVT.

Da análise efetuada, merecem também destaque os estudos geológico-geotécnicos efetuados para efeitos de análise de risco. Este estudo inclui a caracterização geológica e tectónica da área, a análise hidrogeológica, bem como a realização de prospeção geofísica por meios elétricos, com o objetivo de detetar eventuais carsificações ou vazios ao longo do traçado previsto. Considera-se que o estudo responde adequadamente à necessidade de garantir as condições de estabilidade da arriba em relação aos fatores erosivos e às condições de segurança exigidas para a ocupação humana desta área.

Do ponto de vista da hidrogeologia, os principais impactes decorrentes da realocização da Estrada Marginal Norte são a diminuição da recarga de aquíferos por impermeabilização e compactação dos solos e a possibilidade de contaminação dos solos e das águas subterrâneas pelas águas de escorrência da via, com particular incidência após o período de seca. Atendendo à dimensão do projeto e ao facto deste se encontrar numa área parcialmente urbanizada, não se preveem impactes significativos.

Contudo, considera-se necessário que o projeto de execução adote um conjunto de condições adicionais, conforme preconizado na presente decisão.

Refira-se a ocorrência do lugar Ponta do Trovão de reconhecido interesse geológico, no limite oriental da pequena praia do Abalo, junto ao qual o traçado de realocização do novo projeto passará. Este local foi reconhecido pela *International Commission on Stratigraphy* da *International Union on Geological Sciences*, entidade tutelada pela UNESCO, como um geossítio de referência mundial, formal, para o limite Pliensbachiano - Toarciano (Toarcian GSSP, 182.7 ± 0.7 Ma). A área onde este lugar tem expressão deve ter proteção especial para a sua preservação e conservação, além de condições logísticas específicas, para a sua visitação.

Deve também ser tido em conta o campo de lapiás do Cabo Carvoeiro – Remédios, que é atravessado pelo traçado de realocização do novo projeto da Estrada Marginal Norte, no seu sector mais ocidental. Este campo constitui uma extensa paisagem cársica, de elevada singularidade, que se desenvolveu ao longo de milhões de anos junto ao litoral, caracterizada por um conjunto de geoformas típicas e originais, esculpidas numa plataforma carbonatada que corresponde a uma superfície de abrasão marinha. A sua preservação e conservação é relevante pelo que se deve estabelecer um conjunto de medidas de proteção e conservação, bem como de locais específicos para a sua visitação.

Da análise da documentação apresentada verifica-se ainda que não é explícita a intervenção a realizar nos troços da estrada antiga que não serão integrados na ciclovia. Não se identifica na memória descritiva descrição dos trabalhos a realizar no âmbito da renaturalização e da implantação de maciços herbáceos e arbustivos, nomeadamente, no que sucederá com a estrada antiga. Considera-se assim necessária apresentação detalhada das soluções a implementar nas peças finais.

Recomenda-se também a adoção de soluções de drenagem designadas por técnicas de controlo na origem, nomeadamente as trincheiras de infiltração que permitem a infiltração da água pluvial, o tratamento das escorrências pluviais por escoamento superficial (valas revestidas com coberto vegetal) em que a cobertura vegetal atua como um filtro biológico ou então a aplicação de um pavimento “com estrutura reservatório”.

Por outro lado, são desaconselháveis descargas de águas pluviais nas zonas das arribas com forte instabilidade, marcadas por materiais rochosos intensamente fragmentados, em consequência, das escavações para a implantação de estruturas de escoamento acentuarem a desagregação das próprias arribas.

De referir ainda que as utilizações dos recursos hídricos nomeadamente rejeição de águas pluviais potencialmente contaminadas (após tratamento adequado), estão sujeitas à obtenção de Título de Utilização de Recursos Hídricos (TURH).

Para ponderação dos impactes do projeto, importa também considerar o fator património cultural. Da analisados os elementos apresentados, constata-se que o projeto é passível de gerar impactes negativos, diretos e indiretos, sobre ocorrências de interesse patrimonial, na fase de preparação do terreno, envolvendo a desmatização e remoção da camada vegetal, bem como revolvimentos no solo e no subsolo. Perante a possibilidade de ocorrência de impactes sobre eventuais vestígios arqueológicos, considera-se necessária a adoção das medidas já preconizadas na documentação apresentada, bem como das constantes da presente decisão, de modo a garantir a salvaguarda de património arqueológico que não tenha sido detetado.

Por último, importa referir que não se perspectivam-se impactes negativos significativos ao nível socioeconómico, à exceção dos decorrentes da fase de construção, nomeadamente pelas emissões de ruído de poeiras, associadas ao tráfego e às atividades de desmatização e mobilização do terreno. Estes impactes são, contudo, pouco significativos.

Refira-se que o presente projeto não induz aumentos do tráfego rodoviário, pelo que não se perspetiva que as emissões de poluentes atmosféricos sofram qualquer acréscimo na fase de exploração.

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 iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação, pelo que deve o mesmo não deve ser sujeito a procedimento de AIA.

Condições para licenciamento ou autorização do projeto

Em sede de licenciamento ou autorização do projeto

1. Prever no projeto de execução que todos os pontos de descarga na arriba, que fiquem ativos e independentemente da sua origem, sejam encaminhados para a base da arriba. Deste modo, a ligação 1 – Existente dos SMAS (entre o km0+025 e o 0+050 da estrada), o coletor pluvial existente dos SMAS (ao km 0+300 da estrada), a passagem hidráulica ao km1+250 da estrada, a PH3 existente (km1+700 da ciclovia) e a PH1 a manter (km 1+950 da ciclovia) devem ser encaminhadas para a base da arriba, minimizando a erosão provocada pela descarga na arriba.
2. Explicitar os moldes da intervenção a realizar nos troços da estrada antiga que não serão integrados na ciclovia.
3. Identificar na memória descritiva as descrições dos trabalhos a realizar no âmbito da renaturalização e da implantação de maciços herbáceos e arbustivos, sendo necessária apresentação detalhada das soluções a implementar nas peças finais.
4. Elaborar cartografia geológica do traçado da área onde será relocada a nova estrada e implantada a ciclovia, bem como as suas zonas adjacentes, incluindo parques de estacionamento e zonas pedonais numa escala apropriada, que poderá ser a 1/5000. Este mapa deve conter os vários tipos de litologias

que afloram e a sua disposição estrutural, onde se incluem a atitude das falhas, das diaclases, dos estratos, etc.

5. Descrever e caracterizar, detalhadamente, todas as unidades litológicas que afloram na área onde será realocada a referida estrada e da ciclovia, desde as formações mais recentes às mais antigas.
6. Representar cartograficamente as zonas de alteração do maciço rochoso ao longo do traçado da via a construir e da ciclovia, já que o comportamento das litologias que atravessam é bem diferenciado, variando a consistência de muito rijas a muito moles. A representação destas zonas deve ser realizada por observação direta dos afloramentos e por análise dos perfis de resistividade elétrica e sondagem mecânica com SPT associado, disponibilizados nos estudos geológico-geotécnicos elaborados.
7. Avaliar detalhadamente a instabilidade das vertentes relativamente a deslizamentos e desabamentos quer nas arribas atuais quer nos novos taludes abertos pela realocação do novo projeto, com particular incidência, nos troços com pendores para o quadrante sul.
8. Indicar a proveniência das terras resultantes do saneamento, cujo valor estimado foi de 14860 m³, bem como os locais de vazadouro licenciados que irão ser utilizados como destino final.
9. Descrever, sumariamente, a atividade neotectónica da área em estudo, com caracterização sismogénica das falhas ativas que ocorrem à escala regional. No que respeita à neotectónica devem consultar o repositório de falhas ativas na base de dados neotectónicos do Quaternário do projeto QAFI disponível online (<https://info.igme.es/qafi/>).
10. Caracterizar a sismicidade da área em análise e sua extensão regional imersa e emersa através da análise das cartas de intensidade sísmica e da carta de epicentros de sismos que têm ocorrido na área da realocação da nova estrada (<https://edu-pt.maps.arcgis.com/home/item.html?id=938e9262737a4bad9967727f58580385>).

Fase Prévia à Construção

11. Apresentar um PATA (pedido de autorização para a realização de trabalhos arqueológicos), 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. Efetuar a prospeção arqueológica sistemática das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, serventias e caminhos de acesso à obra caso as mesmas se encontrem fora das áreas prospetadas na fase anterior, e de todas as áreas de incidência do projeto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento. Os resultados obtidos no decurso desta prospeção poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras).
13. Incluir cartografia com a localização do Projeto e das ocorrências de interesse cultural, que venham a ser identificadas, sobre extrato da Carta Militar de Portugal, no Caderno de Encargos da Obra, com efeito de interdição de afetação, demolição, remoção ou atravessamento das mesmas, de modo a garantir a sua salvaguarda. Este condicionamento deverá aplicar-se às fases subseqüentes.
14. Implementar um programa de sondagens arqueológicas de diagnóstico e caracterização das sequências estratigráficas, destinadas à obtenção de informação complementar ao registo obtido nos poços de inspeção.

15. Revestir a escavação das sondagens de carácter prévio, considerando o carácter de diagnóstico, relativamente a qualquer intervenção proposta ou prevista no âmbito da operação urbanística em causa, excetuando os trabalhos de desmatção e limpeza dos terrenos;
16. Apresentar à Tutela do Património a proposta de diagnóstico no respetivo plano de trabalhos arqueológicos, de forma suficientemente abrangente em termos de área para permitir a obtenção de informação sobre a totalidade da área de incidência da operação urbanística;
17. Trasladar o Cruzeiro do Largo dos Remédios para a localização proposta no Relatório, a realizar por equipa especializada de conservação e restauro.
18. Proceder à realização de trabalhos arqueológicos de diagnóstico complementares, mediante o alargamento das áreas em intervenção e/ou do aumento das profundidades a escavar. Estes trabalhos devem ser igualmente acompanhados pelos técnicos municipais da DACDJT – Cultura, nomeadamente nas especialidades de arqueologia e conservação e restauro.

Fase de Construção

19. Renaturalizar a área da atual via que vai ser desativada e remover o pavimento betuminoso com posterior renaturalização, compensando deste modo a macha de habitat 1420 afetada pelas intervenções.
20. Minimizar a afetação ou perturbação da vegetação existente.
21. Minimizar as alterações à morfologia do solo, devendo ser efetuada a reposição topográfica nos locais de intervenção, utilizando as terras resultantes das escavações com a devida compactação, após a realização da colocação do coletor de ligação.
22. Limpar e desmatar limitando ao mínimo indispensável para a boa prossecução dos trabalhos, sem afetar a vegetação da área envolvente.
23. Reduzir ao mínimo indispensável a circulação de maquinaria.
24. Utilizar, sempre que possível, os acessos existentes às áreas de intervenção.
25. Assegurar a remoção dos resíduos resultantes dos trabalhos de construção do coletor de ligação.
26. Avisar a equipa de acompanhamento arqueológico acerca do início dos trabalhos, com uma antecedência mínima de 8 dias, de modo a garantir o cumprimento destas disposições.
27. Garantir o acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos – incluindo a abertura de valas para instalação de cabos elétricos (desmatções, remoção e revolvimento do solo, decapagens superficiais, preparação e regularização do terreno, escavações no solo e subsolo, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes) 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 e, mesmo, na fase final, durante as operações de desmonte de pargas e de recuperação paisagística.
28. Acompanhar de forma continuada e efetiva pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
29. Determinar eventualmente a adoção de medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), de acordo com os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico, as quais serão apresentadas à tutela do Património Cultural e, só após a sua aprovação, é que serão implementadas.
30. Conservar in situ as estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra, 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.

31. Colocar os achados móveis em depósito credenciado pelo organismo de Tutela do Património Cultural.
32. Atualizar a planta de condicionamentos, sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda.
33. Recorrer a terras de empréstimo para a execução das obras, caso haja necessidade de levar a depósito terras sobrantes, ou se venha a revelar necessário, sendo que estes deverão ser efetuados em locais legalmente autorizados. A seleção dessas zonas de depósito e de empréstimo deve excluir as Zonas de proteção do património.
34. Considerar que a probabilidade de se encontrarem macro fósseis durante os trabalhos de ripagem e escavação é muito elevada, tendo em conta os já dados conhecidos na bibliografia geológica e o facto do traçado da realocização da nova estrada atravessar o limite Pliensbachiano – Toarciano.
35. Os trabalhos a realizar devem ser acompanhados por um geólogo, preferencialmente com conhecimentos de paleontologia, com a finalidade das descobertas fossilíferas serem registadas, georreferenciadas e fotografadas. Estes registos devem ser remetidos ao Laboratório Nacional de Geologia e Energia (LNEG).
36. Garantir proteção especial à ocorrência do lugar Ponta do Trovão de reconhecido interesse geológico, de forma a assegurar a sua preservação e conservação, além de condições logísticas específicas, para a sua visita.
37. Atender ao campo de lapíais do Cabo Carvoeiro – Remédios, estabelecendo medidas de proteção e conservação e definindo locais específicos para a sua visita.
38. Caso seja necessária a utilização de explosivos, ainda que muito localmente, devem ser adotadas medidas de minimização para a redução dos seus efeitos.

Fase de Exploração

39. 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.
40. 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).
41. 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.