

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

Identificação	
Designação do Projeto	Construção da Ligação da A8 à Área Empresarial das Palhagueiras em Torres Vedras
Tipologia de Projeto	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Localização Concelho (freguesias)	Concelho de Torres Vedras (União das freguesias de A-dos-Cunhados e Maceira)
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Não são afetadas áreas sensíveis definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Proponente	Município de Torres Vedras
Entidade licenciadora	Município de Torres Vedras
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
Parecer	Projeto suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental.

Data de emissão	18 de agosto de 2023
------------------------	----------------------

Breve descrição do projeto
<p>A ligação rodoviária entre Torres Vedras e Palhagueiras está integrada na estratégia de mobilidade do concelho de Torres Vedras, designadamente no Plano de Mobilidade e Transportes de Torres Vedras.</p> <p>O projeto enquadra-se no Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) 2ª Fase do PNI2030 no Investimento C07-i04.02 – Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE) – Acessibilidades Rodoviárias.</p> <p>O projeto visa estabelecer a ligação entre a EN8-2 e a área empresarial das Palhagueiras, através de um eixo rodoviário, nascente-poente, com cinco pontos de ligação à rede viária existente, através da implantação de rotundas.</p> <p>Como antecedente relevante importa referir o projeto do IC 11 – Peniche (IP6) / Torres Vedras (IC1/A8) e Ligação a Palhagueiras, onde se incluía uma solução de traçado de Ligação de Palhagueiras ao IC11 de forma a evitar o atravessamento do centro urbano de A-dos-Cunhados. Este projeto foi sujeito a procedimento</p>

de AIA, em fase de estudo prévio, tendo nesse âmbito sido estudadas quatro soluções de traçado para a Ligação a Palhagueiras. O procedimento culminou com a emissão de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada à Ligação 4 a Palhagueiras e desfavorável às restantes soluções de ligação.

De acordo com a informação agora transmitida pelo proponente, face ao tempo decorrido desde emissão da DIA a 21 de janeiro de 2009, a solução que mereceu decisão favorável já não é possível implementar atualmente.

Assim, o traçado agora apresentado, também em fase de estudo prévio, resulta da combinação do traçado desenvolvido no âmbito do Estudo de Viabilidade (Solução A, entre a rotunda 1 e a rotunda 3) e o traçado desenvolvido dentro do corredor reservado no Plano Diretor Municipal de Torres Vedras, entre a rotunda 3 e a rotunda 5.

O projeto, com cerca de 6 km de extensão, foi projetado para uma velocidade base de 80 km/h e inclui as seguintes intervenções:

- Terraplenagens para construção de cerca de 9 km (incluindo todas as componentes) de via nova.
- Pavimentação da nova via.
- Construção de novos órgãos de drenagem superficial e subterrânea.
- Instalação do sistema de sinalização.
- Instalação de Iluminação.
- Instalação de rede de telecomunicações.
- Paisagismo das áreas intervencionadas (tratamento de várias rotundas, bem como de taludes de enquadramento, resultantes da implantação da nova ligação viária).
- Construção de uma Passagem Inferior Agrícola (PA) localizada ao km 3+013,5 da plena via, restabelecendo inferiormente o acesso entre as duas zonas de uma propriedade intercetada.

O perfil transversal tipo adotado para a secção corrente apresenta a seguinte constituição:

- Duas faixas de rodagem de 7,00 m, cada uma com duas vias de 3,50 m.
- Separador central com 1,00 m de largura.
- Bermas interiores de 0,50 m.
- Bermas exteriores de 1,50 m.

Serão repostos dois acessos, excluindo os já restabelecidos, através dos ramos das rotundas. Estão também previstos quatro caminhos paralelos para restabelecer o acesso a frações de propriedades que ficaram inacessíveis devido à nova ligação.

Em termos de movimentações de terras prevê-se um volume excedentário de cerca de 23 000 m³ que terá de ser levado a depósito.

Prevê-se que a fase de construção tenha uma duração de cerca de 18 meses.

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.

Dado que o projeto não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se era suscetível de provocar impactes 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.

Nesse sentido, procedeu esta Agência à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do mesmo diploma, consubstanciando o presente documento o parecer a emitir ao abrigo do n.º 5 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, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT), a Direção Geral do Património Cultural (DGPC), a Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAP LVT), e o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF).

Da análise efetuada importa destacar que a área de estudo tem como ocupação culturas temporárias de sequeiro e de regadio, mosaicos culturais e parcelares complexos, agricultura protegida e viveiros, pastagens espontâneas, florestas de eucalipto (maioritariamente); florestas de outras folhosas (residual), florestas de pinheiro bravo e florestas de pinheiro manso, matos e charcas.

No âmbito do ordenamento do território e dos instrumentos de gestão do territorial, dada a natureza e o caráter estruturante do projeto, considera-se que seria relevante a avaliação da sustentabilidade territorial do ponto de vista quer da localização do projeto, quer das suas implicações com a zona envolvente, a que acresce a avaliação dos efeitos gerados pela articulação com outras infraestruturas estruturantes.

Salienta-se que o projeto terá implicações diretas significativas com a dinâmica associada às atividades envolventes (nomeadamente a montante e a jusante), bem como ao nível concelhio em matéria de desenvolvimento de outras atividades resultantes de novas ligações que se irão estabelecer.

O traçado desta via na área em estudo não está integralmente consagrado no Plano Diretor Municipal (PDM) de Torres Vedras em vigor e implica uma alteração das características físicas/funções em termos de uso e ocupação do solo.

O projeto não se insere no Sistema Nacional de Áreas Classificadas, não interfere com a zona de proteção de 50 m em redor de arvoredo classificado ou em vias de classificação, nem se insere em área submetida ao Regime Florestal.

Contudo, a área do traçado está abrangida pelo PROF LVT - Programa Regional de Ordenamento Florestal, aprovado pela Portaria n.º 52/2019, de 11 de fevereiro, na sua atual redação e insere-se na sub-região homogénea (SRH) “Floresta do Oeste Litoral”. Esta sub-região visa, com igual nível de prioridade, a implementação e o desenvolvimento das seguintes funções gerais dos espaços florestais: a) Função geral

de produção; b) Função geral de proteção; c) Função geral de silvo pastorícia, da caça e da pesca nas águas interiores.

De acordo com a documentação apresentada, parte da área do traçado abrange áreas classificadas como áreas florestais sensíveis no âmbito do PROF-LVT, não se encontrando contudo discriminada a sensibilidade associada (risco de incêndio, erosão, pragas e doenças, importância ecológica, social e cultural).

A área de estudo está parcialmente inserida em corredor ecológico do referido PROF-LVT. No entanto, a área do corredor intersectada pelo projeto é muito reduzida, pelo que se considera que não será posta em causa a sua função de ligação/conetividade.

A área de estudo está também parcialmente inserida nos limites da Zona de Intervenção Florestal (ZIF) de Torres Vedras Oeste (PTZIF109), bem como em Zonas de Caça.

A área de estudo encontra-se igualmente abrangida pelo Regime de Proteção do Sobreiro e Azinheira, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 169/2001 de 25 de maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004 de 30 de junho, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 11/2023, de 10 de fevereiro.

Da análise da documentação recebida, verifica-se que em termos florestais a área de estudo insere-se maioritariamente em áreas de eucalipto, seguida de pinheiro bravo, matos, pinheiro manso e de outras folhosas (não especificadas, mas onde se incluem os sobreiros), sendo que para o caso dos matos e pinheiro manso e outras folhosas a área é muito reduzida.

De acordo com o constante na memória descritiva a área de estudo abrange uma área de 341,3 ha e as intervenções associadas ao projeto serão realizadas sobretudo em áreas florestadas de eucalipto (10,9 ha) e pinheiro bravo (2,5 ha) seguida de outras e pinheiro manso, ambas com 0,3 ha. Neste contexto, a documentação apresentada aponta a necessidade de se proceder ao abate de alguns exemplares de sobreiros isolados, referindo a existência de 16 sobreiros isolados, nenhum deles em povoamento, sendo que o projeto irá afetar 11 sobreiros.

Verifica-se também que serão afetados solos da Reserva Agrícola Nacional (RAN) e da Reserva Ecológica Nacional (REN). A implantação do projeto irá afetar cerca de 22,7 ha de solo (solos florestais, maioritariamente, e solos agrícolas), sendo que 4,9 ha estão em áreas classificadas como REN, nomeadamente, Áreas Estratégicas de Infiltração e de Proteção e Recarga de Aquíferos (AIEPRA), Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo (AEREHS) e Cursos de Água, Leitões e Margens (CALM).

No quadro dos estudos elaborados no âmbito da proposta de revisão da delimitação da REN do município de Torres Vedras, além de uma maior expressão das tipologias atualmente em presença (CALM, AEREHS e AIEPRA), verifica-se que o projeto passa a abranger também Áreas de instabilidade de vertentes, o que poderá determinar a existência de impactos significativos.

Apesar da área do projeto interceder solos classificados como REN, não se encontram definidas todas as intervenções do projeto que irão afetar estes solos, nomeadamente a drenagem longitudinal da estrada.

De referir que o projeto não possui enquadramento nos usos e ações compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas sujeitas ao regime jurídico da REN. No entanto, o n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 166/2008 de 22 de agosto, na sua redação atual, estabelece que nas áreas da REN podem ser realizadas as ações de relevante interesse público que sejam reconhecidas como tal por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e do membro do Governo competente em razão da matéria, desde que não se possam realizar de forma adequada em áreas não integradas na REN.

Na documentação apresentada, o impacto sobre as áreas sujeitas ao regime jurídico da REN é classificado como sendo de baixa magnitude, atendendo à reduzida expressão espacial das áreas efetivamente ocupadas (4,9 ha) comparativamente com a totalidade da mancha de REN intersetada (51,2 ha). O estudo desenvolvido pelo proponente considera que não ser expectável que a construção do projeto coloque em risco o equilíbrio ecológico, que neste caso se trata maioritariamente de áreas de recarga de aquífero.

No que se refere à tipologia AEIPRA, não se concorda com a avaliação efetuada pelo proponente, pois o projeto a implementar interfere numa extensão de 500 m com o perímetro de proteção de captações para abastecimento público, conforme se analisa mais adiante no presente documento, podendo colocar em causa a qualidade das águas subterrâneas, tendo em conta os contaminantes em presença nas fases de construção e de exploração e, em especial, o risco de acidentes graves, com derrame de hidrocarbonetos.

O projeto localiza-se na Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5A) e situa-se na bacia hidrográfica das ribeiras do Oeste. A área de estudo do projeto encontra-se inserida, na sua maioria, na bacia hidrográfica do rio Alcabrichel (PT05RDW1177) e numa pequena parte na bacia da massa do rio Sizandro (PT05RDW1180).

De acordo com o Plano de Gestão de Região Hidrográfica (PGRH) – 3.º Ciclo, quer o rio Alcabrichel, quer o rio Sizandro têm, como estado global, a classificação de “Inferior a Bom”.

Tendo em conta o extrato da Carta Militar, constata-se que a área do projeto é atravessada por vários cursos de água não navegáveis ou fluviáveis, pertencentes à rede hídrica natural superficial da zona, até à ordem 2 (segundo o método de *Strahler*), afluentes do Rio Alcabrichel e do Rio Sizandro. A documentação apresentada refere que as linhas de água possuem um regime torrencial, associado à existência de precipitação, sendo que na maior parte do ano registam caudal nulo. De referir a existência de duas linhas de água na área do projeto afluentes da Ribeira das Palhagueiras.

O projeto intercepta várias linhas de água constantes da Carta Militar, uma delas de tipologia REN, sendo assim necessário intervir em troços de cursos de água numa extensão total com cerca de 30 m lineares, estando previstas 35 novas passagens hidráulicas, cujo dimensionamento foi já calculado mediante as áreas das bacias contributivas.

Relativamente à qualidade das águas superficiais do Rio Alcabrichel, o PGRH indica os setores ligados à agricultura e à pecuária como aqueles que assumem maior expressão e influenciam de forma mais determinante a qualidade das massas de água superficiais onde se encontra integrada a área de estudo. Como fonte de poluição pontual, o PGRH refere o setor da indústria transformadora. A área do projeto não está abrangida pela delimitação e classificação de zonas inundáveis ou ameaçadas por cheias, quer no PDM de Torres Vedras, quer no âmbito da REN, ou na Cartografia de Áreas Inundáveis e de Riscos de Inundações, referente ao 2.º Ciclo dos Planos de Gestão de Riscos de Inundação (PGRI).

Na fase de construção os trabalhos de desmatção e movimentação de terras para a implantação do projeto, bem como para instalação do estaleiro, são suscetíveis de afetar localmente a drenagem natural do terreno, potenciar o risco de erosão hídrica e o conseqüente aumento do transporte de sólidos na drenagem do terreno, especialmente em situação de ocorrência de chuva.

Assim, e conforme referido na documentação apresentada, verifica-se que os trabalhos associados à implantação da nova via rodoviária implicam o atravessamento de uma grande diversidade e quantidade de linhas de água. Daqui resultam alterações das características geomorfológicas locais, onde a via poderá funcionar como uma barreira ao escoamento natural das águas superficiais, traduzindo-se numa alteração sensível das condições hidrológicas locais. O sistema de drenagem projetado pretende evitar ou minimizar

o efeito de barreira criado, tentando permitir artificialmente a continuidade dos cursos de água intersetados.

Foi apresentado o estudo hidrológico/hidráulico, calculado para o tempo de retorno de 100 anos, que se considera adequado. No entanto, e atendendo à informação apresentada, não é claro o plano de drenagem a implementar. Dado que o projeto se encontra em fase de estudo prévio, a documentação assume que a definição e dimensionamento dos restantes órgãos de drenagem necessários ao bom funcionamento da ligação serão efetuados em fase posterior dos estudos, sendo também referido, relativamente à rede de drenagem longitudinal, que só após o levantamento topográfico, mais detalhado, sobre o corredor escolhido é que se poderá aferir a real necessidade de implantação dos órgãos listados.

Fica assim por demonstrar que o projeto de drenagem garante a manutenção do padrão de drenagem natural nos terrenos e assegura que não ocorre agravamento das condições de escoamento existentes, no que respeita ao encaminhamento das águas para jusante do projeto, tendo presente a capacidade de vazão da rede natural a jusante.

Atendendo ao exposto, considera-se que os impactos ao nível dos recursos hídricos podem ser negativos significativos. Preveem-se ainda outros impactos negativos sobre os recursos hídricos mas pouco significativos, resultantes da instalação do estaleiro, da produção de águas residuais domésticas, da produção de águas de lavagem das betoneiras, do transporte e manuseamento de óleos e combustíveis, bem como da circulação de maquinaria e veículos.

Na fase de exploração, considera-se que a nova obra irá alterar a normal escorrência e infiltração de águas à superfície, devido à impermeabilização dos solos e pela constituição de por uma barreira ao escoamento natural da zona atravessada pelo projeto, o que favorece a ocorrência de um escoamento superficial mais concentrado, potenciando o aumento da velocidade de escoamento e a erosão hídrica do solo.

Atendendo ao exposto sobre o projeto de drenagem apresentado e tendo em consideração que a documentação é omissa em relação à avaliação da necessidade de execução de obras para correção dos regimes torrenciais, considera-se que não está assegurada a regular drenagem do terreno e respetivas condições de escoamento, pelo que a implementação do projeto pode produzir agravamento das condições de escoamento existentes, no que respeita ao encaminhamento das águas para jusante do projeto, podendo originar a criação de novas áreas de inundação e aumentar o risco de cheias, impactos que se consideram significativos.

Em relação à afetação da qualidade da água superficial, os potenciais impactos encontram-se relacionados com as águas pluviais potencialmente contaminadas resultantes da estrada, com as operações de manutenção da via e com as eventuais situações de acidentes rodoviários que poderão originar derrames acidentais de hidrocarbonetos, óleos e produtos afins e provocar situações de contaminação passíveis de atingir os recursos hídricos. Estas situações induzem impactos negativos nos recursos hídricos, dependendo a sua significância do tempo de correção das mesmas.

É referido na documentação apresentada que os novos taludes criados pela implementação do projeto, ficarão sujeitos à ação dos agentes externos, sendo de esperar um aumento na carga sólida dos cursos de água que drenam os taludes, o que poderá, em situações de forte pluviosidade implicar o assoreamento das linhas de água e as possíveis inundações daí decorrentes. Não obstante estar previsto o revestimento vegetal dos taludes para evitar este fenómeno, considera-se que origina um impacto negativo, podendo ser significativo no Rio Sizandro, pois os sólidos suspensos totais (SST) é um dos parâmetros químicos que contribui para a obtenção de uma classificação “razoável”, de acordo com o PGRH.

Em suma, considera-se que os impactes induzidos pelo projeto nos recursos hídricos superficiais poderão ser negativos e significativos.

Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, e de acordo com a documentação apresentada, o projeto afetará cerca de 19.8 ha de áreas de REN – AEIPRA, Áreas de Máxima Infiltração e o nível freático será intersetado durante a fase de construção. Na zona inicial do traçado, até cerca do km 2+474, a via intersetará a massa de água subterrânea Torres Vedras (PTO25), na qual a formação aquífera mais importante é a Formação de Torres Vedras (também conhecida por Grés com vegetais fósseis, de Torres Vedras e de Cercal) do Cretácico inferior.

Esta formação possui produtividades elevadas, com mediana de 6,0 l/s e máximos de 20 l/s, sustentando captações para abastecimento público, entre as quais o Polo de Captações de Torres Vedras, cuja zona de proteção alargada será intersetada pela via em cerca de 500 m de extensão, na solução proposta no estudo.

De acordo com o disposto na Portaria n.º 93/2011 de 2 de março, que publica os perímetros de proteção para o concelho de Torres Vedras, na zona de proteção alargada é interdito o transporte de hidrocarbonetos. A partir do km 2+474 e até final, o traçado desenvolve-se sobre as formações jurássicas dos "Grés Superiores" do Bombarral (grés, margas, argilas e conglomerados), formações já menos produtivas do ponto de vista hidrogeológico.

A documentação apresentada refere que os principais impactes sobre os recursos hídricos subterrâneos prendem-se essencialmente com a afetação de captações, com a afetação de zonas sensíveis do ponto de vista hidrogeológico, com a interferência com a superfície freática das captações e com o desenvolvimento de aterros ou escavações. Dada a proximidade de algumas das captações, para rega, ao local de implantação do projeto (a mais próxima encontra-se a 45 m de distância) é assumida a possível afetação de algumas delas.

A documentação apresentada refere também que as zonas sensíveis, do ponto de vista hidrogeológico, correspondem às zonas de infiltração máxima, ou seja, a áreas em que, devido à natureza do solo e do substrato geológico e ainda às condições de morfologia do terreno, a infiltração das águas apresenta condições especialmente favoráveis, contribuindo assim para a alimentação dos aquíferos. A execução de aterros pressupõe a compactação dos terrenos que promove a diminuição da permeabilidade e do grau de infiltração, com conseqüente diminuição da recarga dos aquíferos. Este impacte prolongar-se-á para a fase de exploração.

É também prevista a interseção do nível freático pelas escavações.

Apesar da dimensão do projeto em causa não ser elevada, considera-se que o mesmo poderá causar impactes negativos significativos a muito significativos, na quantidade e na qualidade das águas subterrâneas, tendo em conta a poluição causada nas fases de construção e de exploração e o risco de acidentes graves, com derrame de hidrocarbonetos, que causarão riscos para a saúde humana.

Face ao exposto, dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo pode ser suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, nomeadamente ao nível dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, e ao nível do ordenamento do território, tendo em conta, nomeadamente, os impactes no uso e ocupação do solo e os impactes no âmbito da REN. Assim, entende-se 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 ser sujeito a procedimento de AIA.

No âmbito do ordenamento do território e dos instrumentos de gestão territorial, dada a natureza e o caráter estruturante do projeto, salientam-se inclusive as vantagens de realizar um procedimento de AIA,

nomeadamente ao nível da avaliação da sustentabilidade territorial, quer o ponto de vista da localização, quer das implicações do projeto com a zona envolvente, a que acresce a avaliação dos efeitos gerados pela articulação com outras infraestruturas estruturantes. A questão da conformidade com os IGT, designadamente com o PDM de Torres Vedras, com implicações diretas na envolvente, deve ser rigorosamente avaliada no contexto dos objetivos de desenvolvimento territorial.

Refira-se igualmente, para efeitos de desenvolvimento de um eventual Estudo de Impacte Ambiental (EIA) e submissão a procedimento de AIA, a importância de serem devidamente avaliadas as questões da eventual intrusão visual, do tráfego, do ruído e do faseamento das várias ações da obra.

Deve ainda ser prevista a compensação pelas ações de desflorestação inerente à concretização do projeto, através da apresentação de um plano de compensação contemplando o seguinte:

- i. No caso de sobreiros/azinheiras/carvalhos devem ser plantados dois exemplares da mesma espécie por cada exemplar abatido;
- ii. Nas restantes espécies deve arborizar-se uma área nunca inferior à afetada pelo corte ou arranque multiplicada por um fator de 1,25.

Em ambas as situações devem ser observadas as normas constantes no PROF-LVT e no RJAAR e o período de vigência do projeto de compensação deverá ser pelo menos 25 anos.

Deve ainda prever-se o cumprimento dos seguintes diplomas legais:

- Decreto-lei n.º 169/2001 de 25 de maio, na sua redação atual que define as regras de proteção do sobreiro e azinheira;
- Decreto-Lei n.º 31/2020 de 30 de junho, que estabelece a obrigatoriedade de declaração de corte, corte extraordinário, desbaste ou arranque de árvores;
- Decreto-Lei n.º 95/2011 de 8 de agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 123/2015 de 3 de julho, com a Declaração de Retificação n.º 38/2015 de 1 de setembro, que estabelece medidas extraordinárias de proteção fitossanitária indispensáveis ao controle do nemátodo da madeira do pinheiro.

Especificamente no que se refere ao projeto, considera-se que:

- Deve(m) ser apresentada(s) alternativa(s) ao traçado da via, tendo em conta as condicionantes relativas à proteção e salvaguarda das captações para abastecimento público do Polo de Torres Vedras.
- Deve ser incluído um sistema para retenção e laminagem dos caudais pluviais que incidem sobre as novas áreas a impermeabilizar, bem como, um sistema para mitigação da dispersão de hidrocarbonetos no solo e na água.

Salienta-se que os aspetos acima elencados não correspondem a uma lista exaustiva de conteúdo e informação que o EIA e o projeto devem conter para efeitos de instrução do respetivo procedimento de AIA, antes correspondendo a pontos relevantes que desde já se antecipam.