



DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projeto:	Eixo da RNT entre "Vila do Conde", "Vila Fria B" e a Rede Elétrica de Espanha, a 400 kV		
Tipologia de Projeto:	Anexo I, n.º 19, do Decreto-Lei n.º 69/2000	Fase em que se encontra o Projeto:	Estudo Prévio
Localização:	O projeto implanta-se geograficamente na NUT II da região Norte e, de acordo com a NUT III, nas sub-regiões do Cávado, do Ave, do Grande Porto e do Minho-Lima. Os troços e localizações alternativas consideradas atravessam território dos distritos do Porto (concelhos de Póvoa de Varzim e de Vila do Conde), de Braga (concelhos de Barcelos e de Vila Nova de Famalicão) e de Viana do Castelo (concelhos de Viana do Castelo e de Ponte de Lima)		
Proponente:	REN-Rede Elétrica Nacional, S.A.		
Entidade licenciadora:	Direção Geral de Energia e Geologia		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.	Data: 22 de janeiro de 2015	

Decisão:	<p><b>Favorável Condicionada:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>"Linha dupla a 400 kV, entre a nova subestação de "Vila do Conde" e a subestação de "Vila Fria B" - corredor formado pelos troços T4+T5+T9+T10A+T11+T12B+T13+T15+T16</li><li>"Subestação de "Vila Fria B" - Localização A</li></ul> <p><i>(Sem prejuízo da designação do projeto, a presente decisão reporta-se exclusivamente ao Eixo da RNT entre "Vila do Conde" e "Vila Fria B", conforme explicitado nas razões de facto e de direito.)</i></p>
----------	--

Condicionantes:	<p>O Projeto de Execução deve ser desenvolvido tendo em conta as condicionantes referidas nos pontos que se seguem, devendo o seu cumprimento ser demonstrado à Autoridade de AIA em sede do Relatório de Conformidade Ambiental com o Projeto de Execução (RECAPE):</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Sempre que o projeto afetar áreas florestais ou de matos com elevado risco de incêndio ou com risco de erosão, ocupadas por espécies que propiciem esses riscos, deve promover-se a sua substituição por arborização e/ou espécies vegetais autóctones suscetíveis de reduzir esses riscos nas faixas de proteção das linhas elétricas, desde que se obtenha o acordo de proprietários, entidade de tutela e Município, e desde que as características dos locais o permitam.</li><li>Conciliação com os normativos regulamentares que interditam a edificação de apoios de linhas em classes de espaço dos planos diretores municipais em vigor e desenvolvimento do projeto de forma a restringir ao mínimo a afetação destas classes por apoios da linha. Devem ser sempre adotadas soluções que incorporem as opções de ordenamento que cada município adota, de forma a respeitá-las no limite das possibilidades inerentes ao projeto das linhas, quer em termos de solo rural, quer em termos de solo urbano.</li><li>Obtenção dos reconhecimentos de interesse municipal necessários à adequação do projeto nos normativos regulamentares dos instrumentos de gestão de território em vigor para o local da implementação do projeto nos diversos concelhos.</li></ol>
-----------------	---

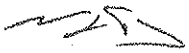


4. A implantação da linha a definir dentro do corredor não pode passar a menos de 50 m de qualquer recetor sensível identificado e a subestação não pode ficar a menos de 100 m, devendo em qualquer dos casos serem respeitadas as imposições legais em termos de ambiente sonoro.
5. Para o troço T5 deve ser estudada uma solução de Projeto de Execução que se localize na contiguidade imediata do limite nascente exterior do corredor, para evitar a demasiada aproximação ao aglomerado de Gresufes, numa zona com aproveitamento turístico (Quinta de Santo Adrião).
6. O traçado da linha deve procurar atravessar as linhas de água mais marcadas nas zonas mais estreitas de vale.
7. Não localizar o traçado da linha longitudinalmente nos vales e em cumeadas, afastando-o tanto quanto possível das linhas de água e das linhas de festo.
8. Na definição e pormenorização do traçado em fase de Projeto de Execução deve proceder-se de modo a afastar os apoios e os traçados da linha de zonas visualmente muito expostas, como as zonas de festo e os vales amplos, situando-os, tanto quanto possível, a meia encosta, assim como das povoações, que se constituem como zonas com maior número de observadores potenciais. De entre todas as situações a considerar, destacam-se as seguintes:
  - a) Troço T4 – afastamento de St.º Egidio para nordeste;
  - b) Troço T11 – afastamento relativamente ao Caminho de Santiago, com implantação aproximada no eixo do troço;
  - c) Troço T13 – afastamento dos aglomerados de Vilar do Monte, privilegiando a implantação a oeste da zona de festo, sempre que viável, sem sobreposição com a mesma.
9. O Projeto de Execução não pode afetar elementos patrimoniais classificados ou em vias de classificação, devendo ser minimizadas eventuais afetações do respetivo enquadramento paisagístico.
10. Na fase de elaboração do Projeto de Execução devem ser delimitados os imóveis patrimoniais classificados de acordo com a respetiva zona de proteção legal em vigor (com um mínimo de 50 m, contados a partir dos seus limites externos), não podendo essas áreas ser diretamente afetadas pelo projeto.
11. Os resultados da prospeção arqueológica sistemática e das sondagens devem ser tidos em consideração na fase de elaboração do Projeto de Execução, de forma a evitar a afetação direta de eventuais ocorrências que venham a ser identificadas no decurso de esses trabalhos.
12. Cumprir as distâncias de segurança e regulamentares indicadas para a totalidade das infraestruturas identificadas no interior dos troços, nomeadamente, as aplicáveis à:
  - a) Rede viária existente;
  - b) Rede Ferroviária (em particular à Linha do Minho e respetiva servidão ferroviária – troço T15);
  - c) Aeroporto Sá Carneiro (garantindo a compatibilidade do projeto com a zona 11 da servidão atravessada pelo troço T4, através da apreciação do projeto por parte do Instituto Nacional de Aviação Civil - INAC);
  - d) Rede Nacional de Transporte (RNT) e Rede Nacional de Distribuição (RND);
  - e) Rede Nacional de Transporte de Gás Natural [acautelando as distâncias de segurança ao gasoduto principal e ao ramal de Viana do Castelo (troço T16)].



	<p>13. No desenvolvimento do Projeto de Execução e do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), devem:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Ser atendidos os aspetos mencionados pela Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC);</li><li>b) Ser atendidos os aspetos mencionados pela Direção Regional de Economia do Norte (DRE Norte) relativamente à salvaguarda de zonas de defesa de pedreiras que utilizam explosivos na sua atividade;</li><li>c) Ser atendidos os aspetos mencionados pelo REN Gasodutos, devendo o Projeto ser objeto de parecer por parte desta entidade;</li><li>d) Ser consultada a Direção-Geral do Território (DGT), com vista a assegurar a necessária compatibilização com os vértices geodésicos existentes;</li><li>e) Ser atendidos os aspetos mencionados pelo Estado Maior da Força Aérea (EMFAérea), devendo o Projeto ser objeto de parecer por parte desta entidade;</li><li>f) Ser atendidos os aspetos mencionados pela Direção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAP Norte).</li></ul>
--	---

<p><b>Elementos a apresentar:</b></p>	<p><u>Em sede de RECAPE</u></p> <p>1. Plano de monitorização da avifauna que obedeça aos seguintes aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Objetivos<ul style="list-style-type: none"><li>i. Determinar a mortalidade de aves causada pelo projeto;</li><li>ii. Determinar a indução de um efeito de barreira/área de exclusão da avifauna por parte da nova linha;</li><li>iii. Avaliar a eficácia das medidas de minimização e, designadamente, da sinalização da linha.</li></ul></li><li>b) Parâmetros a monitorizar<ul style="list-style-type: none"><li>i. Mortalidade de aves;</li><li>ii. Frequência de voo através e ao longo da linha elétrica;</li><li>iii. Índices de abundância de aves suscetíveis à colisão.</li></ul></li><li>c) Locais e frequência de amostragem</li></ul> <p>A amostragem deve abranger uma fase anterior à construção e uma duração mínima de 3 anos na fase de exploração. Devem ser feitas avaliações anuais dos resultados e da necessidade da continuidade do programa de monitorização para além desse período.</p> <p>O programa de monitorização deve abranger pelo menos 20% da linha a construir e devem ser prospetados troços sinalizados e não sinalizados, de forma a permitir uma avaliação sobre a eficácia das medidas de minimização e, nomeadamente, da sinalização.</p> <p>A prospeção de cadáveres ao longo do traçado da linha deve abranger o maior número possível de biótopos, devendo ser selecionados, para a realização destas amostragens, troços prospetáveis onde seja possível maximizar o sucesso.</p> <p>As campanhas de prospeção devem ser realizadas anualmente em 4 períodos distintos, correspondentes às épocas fenológicas das aves: internada (inverno), nidificação (primavera), dispersão (início do verão) e migração pós-reprodutora (outono). As campanhas devem ser compostas por pelo menos 4 visitas consecutivas, realizadas com um intervalo máximo entre</p>
---------------------------------------	--



si de 7 dias. O intervalo entre visitas pode ser adaptado em função dos resultados obtidos nos testes de decomposição/remoção de cadáveres.

Devem ser realizados testes de detetabilidade para determinação da taxa de detetabilidade de cadáveres, bem como testes de decomposição/remoção de cadáveres por predadores, nas 4 épocas fenológicas anteriormente referidas. Cada campanha para a realização destes testes deve ter a duração de 7 dias, sendo a verificação dos cadáveres diária nesse período. Para que a estimativa de remoção seja representativa da área de estudo devem ser efetuados no mínimo 3 replicados para cada biótopo/habitat.

Para avaliar a frequência de voo através da linha e para estimar índices de abundância de aves devem ser realizados censos nas mesmas épocas em que as campanhas de prospeção de cadáveres serão efetuadas (invernada, nidificação, dispersão de juvenis e migração pós-reprodutora). De forma a garantir a significância estatística dos resultados, devem ser efetuados pelo menos 2 pontos por biótopo, duas vezes por estação de amostragem.

d) Relação entre fatores ambientais a monitorizar e parâmetros do projeto

A integração de toda a informação e dos dados recolhidos durante o período de monitorização deve permitir determinar quais os impactos das linhas sobre a avifauna local, se os houver, quais as espécies mais afetadas, quais os biótopos e épocas do ano mais sensíveis. Perante os resultados, será avaliada a necessidade de prolongamento da monitorização.

A comparação da mortalidade verificada durante as campanhas, com a frequência com que as aves atravessam as linhas, permite estimar probabilidades de colisão, sendo possível discriminar os resultados em função dos biótopos e da diversidade específica. A significância dos impactos pode ser assim avaliada com base na análise estatística da mortalidade, em termos das populações presentes na região atravessada pelas infraestruturas.

e) Medidas de gestão ambiental a adotar face aos resultados da monitorização

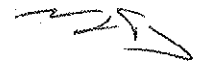
Em caso de verificação de situações consideradas críticas no que diz respeito à mortalidade de aves, em particular no que concerne a espécies importantes, em termos de conservação ou a um elevado número de espécies, deve ser ponderada a implementação de medidas adicionais, que devem passar pelo fomento e gestão do habitat de forma a contrariar a tendência de declínio verificada ou pela adoção de medidas adicionais tendentes à redução ou neutralização das colisões.

f) Periodicidade dos relatórios de monitorização e critérios para a revisão do programa de monitorização.

No final de cada ano de monitorização deve ser efetuado um relatório técnico (entregue num período máximo de 40 dias após a realização da última amostragem do ano), cuja estrutura deve estar de acordo com o anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril, ou legislação posterior que a venha a alterar.

Esse relatório técnico deve apresentar os trabalhos efetuados no ano a que diz respeito, bem como uma comparação com os trabalhos dos anos precedentes, de modo a fazer todo o historial do programa de monitorização. Deve também avaliar a eficácia das metodologias utilizadas para a monitorização, bem como propor uma alteração das mesmas, caso a equipa responsável pelo programa entenda que se afigura necessário.

No último ano dos trabalhos deve ser apresentado um relatório final com a descrição de todos os trabalhos desenvolvidos e resultados obtidos durante o



programa. Este relatório final deve ser conclusivo quanto aos impactes provocados pelas linhas sobre a avifauna, em termos de efeito de exclusão e mortalidade, e desenvolver uma abordagem comparativa com outros trabalhos referentes a impactes de linhas elétricas sobre a avifauna, realizados em Portugal.

2. Novo estudo de Impacte Sonoro que deve incluir:

- a) Nova campanha de caracterização da situação preexistente, tendo em atenção o traçado final da linha e a localização definida para a subestação;
- b) Novas estimativas do ruído particular, do ruído ambiente e do nível de avaliação (este último, se necessário) para avaliação de impactes no ambiente sonoro;
- c) Nova avaliação de impactes no ambiente sonoro, tendo em atenção as cartas de classificação acústica já aprovadas no âmbito dos PDMs em vigor e aquelas que se encontrem em fase final de aprovação durante a elaboração da fase seguinte dos estudos, no caso dos PDMs que se encontrem em revisão;
- d) Eventual dimensionamento de medidas de minimização para a subestação ou eventual de afastamento da linha, se tal se revelar necessário face à avaliação de impactes;
- e) Avaliação de impactes na fase de construção, tendo em atenção o efetivo desenrolar das operações de construção, a localização do(s) estaleiro(s) e os percursos de obra selecionados, tanto para apoio às movimentações de terra como para acesso aos apoios e estiramento da linha. Na sequência dos impactes identificados, devem ser propostas as medidas de minimização adequadas à fase de Projeto de Execução.

3. Demonstração de que, para as operações de construção que impliquem significativas movimentações de terra, será assegurado que as deslocações dos veículos pesados não se irão aproximar demasiado de recetores sensíveis ou mesmo de aglomerados populacionais.

4. Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro, tanto para a fase de construção como de exploração nos recetores mais próximos. A identificação desses recetores resultará de uma análise conjugada das conclusões do estudo de impacto sonoro realizado para a fase de elaboração do Projeto de Execução da linha e da subestação com a proximidade relativa desses recetores e o fator de incerteza associado às previsões.

5. Identificação das afetações diretas das futuras linhas nas áreas agrícolas que não puderem ser evitadas, nomeadamente, a área afetada e a ocupação do solo existente.

6. Identificação de todos os lugares, edifícios habitações e quintas e/ou pequenas explorações, equipamentos sociais e todos os recetores sensíveis possivelmente afetados, direta ou indiretamente, quer em fase de obra quer em fase de exploração, indicando as respetivas distâncias à área do projeto, com o recurso a cartografia de apoio.

7. Projeto de Integração Paisagística (PIP) da subestação desenvolvido e detalhado de modo a minimizar o impacto cénico desta infraestrutura, nomeadamente da plataforma criada para a instalação da mesma e dos respetivos acessos, para os observadores mais próximos. O PIP a apresentar deve incluir todas as peças (desenhadas e escritas) que compõem um projeto deste tipo, incluindo memória descritiva e justificativa, plano de plantação e de sementeiras, plano de manutenção, etc., assim como um faseamento das ações previstas, compatível



com as fases de implementação da subestação.

8. Localização prevista para os estaleiros, eventuais áreas de depósito, bem como o Plano de Acessos (que inclua os acessos novos e a beneficiar). O Plano de Acessos deve incluir cartografia à escala mínima de 1:2 000 com representação do acesso para cada apoio através de cor ou trama e diferenciando se se trata de um novo acesso, de um acesso existente ou de um a beneficiar. Esta informação deve ainda incluir o(s) acesso(s) à Subestação.

Esta informação deve ser acompanhada da respetiva análise de impactes com proposta de medidas de minimização adequadas à fase de Projeto de Execução.

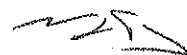
Na definição do Plano de Acessos, devem ser privilegiados os acessos/caminhos existentes (ou de áreas intervencionadas no âmbito de outras obras) em detrimento da abertura de novos acessos. O Plano de Acessos deve procurar minimizar a afetação de recetores sensíveis, de solos e de vegetação, pelo que a abertura de novos acessos deve ser efetuada apenas se estritamente necessária.

Relativamente ao Património Cultural, o Plano de Acessos deve atender aos seguintes aspetos:

- a) Deve proceder-se à caracterização prévia das áreas dos acessos através da realização de prospeção arqueológica sistemática, devendo-se efetuar a avaliação dos impactes para todos os apoios;
  - b) Na abertura de novos acessos ou na beneficiação de acessos existentes para a construção da Linha dever-se-á evitar a afetação das ocorrências patrimoniais identificadas durante os trabalhos de prospeção arqueológica sistemática prévia.
9. Plano de monitorização dos campos eletromagnéticos, quer para a fase de construção, quer na fase de exploração. O plano de monitorização a apresentar no RECAPE deve ser acompanhado da prévia validação por parte da Direção-Geral de Saúde. Na sua elaboração devem ser considerados os parâmetros de referência adequados, de acordo com o disposto na legislação em vigor.
10. Programação temporal detalhada das diferentes etapas da fase de construção (designadamente da preparação da obra, execução da obra e final da execução da obra), bem como da fase de exploração.
11. Peças desenhadas dotadas de informação atualizada e pormenorizada, compatível com a fase de Projeto de Execução, necessárias à caracterização e localização do projeto, ao aprofundamento e pormenorização dos impactes ambientais considerados relevantes e à demonstração do cumprimento dos termos e condições fixados na DIA.
12. Planos de Acompanhamento Ambiental das Obras de construção da linha elétrica e da subestação, onde se inclua o planeamento da execução de todos os elementos das obras e a identificação e pormenorização das medidas de minimização a implementar na fase da construção e respetiva calendarização.
13. Plano de Emergência Ambiental, que deve prever os meios de atuação em casos de derrames e de outras situações que possam causar a poluição ou degradação do meio envolvente.
14. Sistematização das medidas de minimização a adotar na fase prévia à construção e nas fases de construção e de exploração.

Esta sistematização deve proceder à adequação das medidas de minimização aos Projetos de Execução que vierem a ser desenvolvidos e considerar ainda a adoção de outras medidas que, face ao maior aprofundamento da identificação e avaliação dos impactes nas fases subsequentes de desenvolvimento do Projeto de





Execução, se venham a considerar relevantes.

Na realização desta sistematização deve ser considerada a listagem "Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção" (disponível no sítio da Internet da APA, I.P.), bem como a sua conjugação com as medidas de minimização apresentadas no EIA e na DIA.

Esta sistematização deve especificar as medidas a adotar em cada fase (prévia à construção, construção e exploração), com identificação da sua proveniência, incluindo a respetiva descrição, localização e calendarização, bem como as responsabilidades de implementação e de verificação das mesmas.

#### Previamente ao licenciamento

15. Nas áreas percorridas por incêndios há menos de 10 anos deve ser dado cumprimento ao definido no n.º 2 do Decreto-Lei n.º 327/90, de 22 de outubro, com a redação atual, mediante despacho conjunto dos ministros competentes em razão da matéria, de modo a ser efetuado o levantamento da proibição estipulada no n.º 1 do artigo 1º deste diploma, que refere que nestas áreas é proibida a construção de quaisquer edificações ou construções, bem como a alteração à morfologia do solo ou do coberto vegetal.

16. Autorização da assembleia de compartes da unidade de baldio interferida pelo projeto sujeita ao regime florestal parcial e que faz parte integrante do perímetro florestal de Entre Lima e Neiva, uma vez que haverá uma alteração temporária do seu uso, com implicações no previsto no respetivo plano de utilização dos baldios.

#### Preparação prévia à execução da obra

17. Demonstração, em caso de necessidade de corte de arvoredo em áreas submetidas ao regime florestal, seja para abertura de acessos, seja para a implementação da faixa de proteção, e considerando que o material lenhoso se encontra sob gestão do ICNF, de que estão reunidas as condições para que a sua retirada só seja concretizada após se proceder previamente à sua venda e respetiva repartição de receitas, assim como ao pagamento, por parte da REN, S.A., de eventuais indemnizações em consequência do seu corte prematuro.

#### **Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto**

As medidas previstas para a fase de elaboração do Projeto de Execução devem ser integradas nos Projetos de Execução a apresentar. Todas as medidas de minimização dirigidas às fases prévia à construção e de construção devem constar do caderno de encargos da empreitada e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos de construção do projeto.

A autoridade de AIA deve ser previamente informada do início das de fases de construção e de exploração, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências em matéria de pós-avaliação.

#### **Medidas de Minimização de Caráter Geral**

##### **Fase de Elaboração do Projeto de Execução**

1. O Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) deve integrar os elementos do Projeto de Execução.
2. Na definição dos locais para a colocação de apoios devem ser privilegiadas as extremas dos terrenos e a proximidade a acessos.

##### **Fase de Execução da Obra**

3. Realizar Formação Ambiental, com vista à sensibilização ambiental dos trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos.
4. Os acessos abertos que não tenham utilidade posterior devem ser desativados, procedendo-se à



criação de condições para a regeneração natural da vegetação, nomeadamente através da descompactação do solo.

#### Medidas de Minimização de Caráter Específico

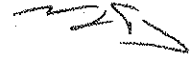
##### Fase de Desenvolvimento do Projeto de Execução

5. Sempre que tecnicamente viável, evitar a localização de apoios nas imediações de linhas de escorrência ou linhas de água temporárias, especialmente em zonas mais declivosas (assegurando que os apoios se implantem, no mínimo, a mais de 10 m das linhas de água). Quando tal não seja possível, mediante autorização prévia da APA, I.P./ARH do Norte, os apoios podem ser implantados na faixa compreendida entre os 5 e os 10 m, contados a partir da linha que limita o leito da linha de água.
6. Adotar medidas de minimização tendentes a minorar os impactes sobre os leitos e margens dos cursos de água pela drenagem das águas pluviais, sobretudo as provenientes da plataforma da subestação, através de soluções técnicas adequadas à dissipação da energia de escoamento.
7. Na drenagem de águas pluviais provenientes da subestação, quando estas tenham como destino cursos de água, deverão ser tidos em conta os caudais a descarregar, de modo a não agravar o risco de erosão dos leitos e margens desses cursos de água.
8. Deve ser selecionada criteriosamente a localização dos apoios de forma a evitar-se a afetação dos biótopos bosque de fôlhas, afloramentos rochosos e do habitat natural prioritário 91E0-florestas aluviais de *Alnus glutinosa* e *Fraxinus angustifolia*. No troço T16 deve ainda evitar-se a afetação do habitat 4030-charnecas secas europeias na zona que dá acesso à subestação de Vila Fria B.
9. Devem ser definidos os troços a sinalizar com dispositivos salva-pássaros (ou *Bird Flight Diverters* – BFD) nos cabos de guarda, de acordo com as áreas de maior sensibilidade para as aves.
10. A implantação de apoios deve evitar, sempre que tecnicamente viável, a interferência com manchas de RAN e REN.
11. Implantar os apoios de modo a tentar minimizar a interferência com solos de capacidade de uso elevada (classe A).

##### Fase de Desenvolvimento do Projeto de Execução e Fase de Elaboração do RECAPE

12. Para a elaboração do Projeto de Execução deve ser efetuada a prospeção arqueológica sistemática dos corredores selecionados, numa faixa de 100 m de largura do eixo da linha projetada, e de todas as componentes de projeto, como acessos, estaleiros, etc. O relatório de Trabalhos Arqueológicos (prospeção) deve ser apresentado no RECAPE, bem como a demonstração dos ajustes que os respetivos resultados tiveram no Projeto de Execução.
13. Na fase da elaboração do Projeto de Execução, quando por razões técnicas do Projeto, não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou de localização dos respetivos componentes, a destruição total ou parcial de um Sítio deve ser assumida no RECAPE como inevitável. Deve ficar também expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afetar diretamente pela obra. No caso de elementos arquitetónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e da elaboração de memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.
14. A Carta de Condicionantes à localização dos Estaleiros, manchas de empréstimo e depósito, com a implantação dos elementos patrimoniais identificados, deve integrar o Caderno de Encargos da Obra.
15. A Carta de Condicionantes patrimoniais deve interditar, em locais a menos de 50 m das ocorrências patrimoniais, a instalação de estaleiros, acessos à obra e áreas de empréstimo/depósito de inertes; no caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de uma ocorrência patrimonial, a situação deverá ser justificada no RECAPE; na fase obra a Carta de Condicionantes patrimoniais deve ser facultada a cada empreiteiro.
16. O RECAPE deve ainda prever a realização da prospeção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas prospetadas nessa fase ou que tivessem apresentado ausência de visibilidade do solo.
17. Nos trabalhos de caracterização patrimonial, a efetuar no âmbito da elaboração do RECAPE, dever-se-á proceder à identificação e avaliação no troço T5 da ocorrência patrimonial GPC.1720C do Município de Vila Nova de





Famalicão, correspondente ao Conjunto de Fiães. Na fase da elaboração do Projeto de Execução dever-se-á proceder ao afastamento da linha e apoios para uma distância superior a 100 m, procurando evitar a afetação da área de enquadramento visual deste conjunto patrimonial.

18. Na fase prévia à elaboração do Projeto de Execução, para a definição da área de implantação da Subestação S"VIB"-A, devem ser executadas sondagens arqueológicas manuais de diagnóstico na ocorrência n.º 103.
19. A elaboração do Projeto de Execução da Subestação S"VIB"-A deve ter em consideração os resultados das sondagens arqueológicas a efetuar em fase prévia na ocorrência n.º 103, fazendo o RECAPE a demonstração dos eventuais ajustes.
20. Na fase de elaboração do Projeto de Execução, relativamente às ocorrências patrimoniais n.º 115, 116, 118, 119, 126, 128 e 129, dever-se-á proceder ao afastamento da linha e apoios para uma distância superior a 100 m, bem como prever o mesmo afastamento relativamente às restantes infraestruturas para a fase de construção, como acessos e estaleiros. No caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de alguma das ocorrências patrimoniais na fase de elaboração do Projeto de Execução, a situação deverá ser justificada no RECAPE.
21. Na fase de elaboração do Projeto de Execução dever-se-á proceder ao afastamento da linha e apoios para uma distância superior a 50 m, bem como prever o mesmo afastamento relativamente às restantes infraestruturas para a fase de construção, como acessos e estaleiros, relativamente às ocorrências patrimoniais n.º 121, 122, e 132. No caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de alguma das ocorrências patrimoniais na fase de elaboração do Projeto de Execução, a situação deverá ser justificada no RECAPE.
22. Na fase de elaboração do Projeto de Execução, o traçado da linha na área limítrofe à ocorrência n.º 120 deve ser afastado para o lado Este do troço do corredor aprovado, respeitando-se o afastamento mínimo de 50 m do limite definido no PDM, nomeadamente relativamente às restantes infraestruturas para a fase de construção, como acessos e estaleiros. No caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de alguma das ocorrências patrimoniais na fase de elaboração do Projeto de Execução, a situação deverá ser justificada no RECAPE.
23. Na fase de elaboração do Projeto de Execução, relativamente à ocorrência patrimonial n.º 193 dever-se-á proceder ao afastamento da linha e apoios para uma distância superior a 50 m do limite definido no PDM, bem como prever o mesmo afastamento relativamente às restantes infraestruturas para a fase de construção, como acessos e estaleiros. No caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de alguma das ocorrências patrimoniais na fase de elaboração do Projeto de Execução, a situação deverá ser justificada no RECAPE.
24. Na fase de elaboração do Projeto de Execução, o traçado da linha na área limítrofe às ocorrências identificadas na pesquisa documental como n.º 105 e 106, e à ocorrência n.º 127, deve ser afastado para o lado Este do troço do corredor aprovado, respeitando-se o afastamento mínimo de 50 m desta última, prevendo igual afastamento relativamente às restantes infraestruturas para a fase de construção, como acessos e estaleiros. No caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de alguma das ocorrências patrimoniais na fase de elaboração do Projeto de Execução, a situação deverá ser justificada no RECAPE.
25. Na fase de elaboração do Projeto de Execução, o traçado da linha na área limítrofe à ocorrência n.º 114 deve ser afastado para o lado Oeste do troço do corredor aprovado, respeitando-se o afastamento mínimo 50 m do limite definido no PDM, bem como prever o mesmo afastamento relativamente às restantes infraestruturas para a fase de construção, como acessos e estaleiros. No caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de alguma das ocorrências patrimoniais na fase de elaboração do Projeto de Execução, a situação deverá ser justificada no RECAPE.
26. Na fase de elaboração do Projeto de Execução, no Troço 12B o traçado da linha na área limítrofe às ocorrências identificadas na pesquisa documental como n.º 422 e 423 deve ser afastado para o lado Este do corredor aprovado. No caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de alguma das ocorrências patrimoniais na fase de elaboração do Projeto de Execução, a situação deverá ser justificada no RECAPE.
27. Na fase de elaboração do Projeto de Execução, no troço T16 o traçado da linha na área limítrofe às ocorrências identificadas na pesquisa documental como n.º 91, 92 e 93 deve ser afastado para o lado Oeste do corredor aprovado. No caso de se verificar a inevitabilidade de um afastamento menor de alguma das ocorrências patrimoniais na fase de elaboração do Projeto de Execução, a situação deverá ser justificada no RECAPE.