



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Madrid – Lisboa/Porto, 2ª fase. Corredor 1 – Elvas/Badajoz. Lote LTF – Elvas/Caia		
Tipologia de Projectos:	Anexo I, n.º 7 alínea a) – Construção de vias para o tráfego ferroviário	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelho de Elvas		
Proponente:	RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA		
Entidade licenciadora:	Rede Ferroviária Nacional – REFER, EP		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 27 de Maio de 2008	

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada à Solução 3
---------	--

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">Integração no Projecto de Execução das condicionantes indicadas na secção A) das Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto, constantes na presente DIA, e demonstração da sua adopção, em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE).Concretização, no RECAPE, das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização, constantes da presente DIA, em consonância com as directrizes indicadas na mesma, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração.A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões (nomeadamente, reserva ecológica nacional, reserva agrícola nacional, recursos hídricos, protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira).
-----------------	--

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none">Face à área atravessada da <i>Important Bird Area</i> (IBA) de Torre da Bolsa, o RECAPE terá de concretizar uma proposta de medidas de compensação, de acordo com as seguintes directrizes:<ol style="list-style-type: none">Tendo em conta a afectação do núcleo reprodutor da Abetarda, criar condições, com medidas de gestão de <i>habitat</i> estepário, para o aumento do número de efectivos desta espécie nos núcleos reprodutores mais próximos, designadamente nas Zonas de Protecção Especial (ZPE) de Vila Fernando, Monforte, Veiros e Campo Maior, através do estabelecimento de acordos com os agricultores para garantir o afastamento do gado das áreas de parada nupcial da Abetarda, durante o período de 15 de Março a 30 de Abril.Tendo em conta a perda e a degradação do <i>habitat</i> estepário e a consequente perda de valor ornitológico, em particular no que refere à população reprodutora de Sisão, desenvolver acções dirigidas para a gestão de <i>habitat</i> estepário em Torre da Bolsa e nos núcleos reprodutores mais próximos, designadamente nas ZPE de Campo Maior, S. Vicente e Vila Fernando, áreas prioritárias para o Sisão e para a Abetarda, através da sua aquisição ou de contratualização com os proprietários, e estabelecimento de medidas de gestão a longo prazo, que assegurem o uso adequado, tanto ao nível da propriedade como ao nível das diferentes parcelas que as integram.
--	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- c) Tendo em conta a grave afectação do dormitório do Peneireiro-das-torres, aumentar a disponibilização de cavidades adequadas para a nidificação em ruínas existentes e/ou através da construção de estrutura dirigida para o efeito (usando como modelo as construções desenvolvidas no âmbito do Projecto LIFE-Natureza "Recuperação do Peneireiro-das-torres em Portugal"), através da recuperação e construção de locais de nidificação para esta espécie.
- d) Tendo em conta a necessidade de criar condições para a fixação das aves estepárias em Torre da Bolsa, promover as práticas de uso do solo mais adequadas para a sua conservação, através da recuperação e reposição de *habitat* estepário adequado para Abetarda e Sisão, preferencialmente na área da IBA de Torre da Bolsa em que tal *habitat* tenha sido destruído, em área pelo menos dupla da área correspondente à faixa de expropriação da Linha Ferroviária de Alta Velocidade (LFAV), no território atravessado dentro desta IBA.
- e) Tendo em conta os impactes cumulativos da LFAV com os resultantes da presença das linhas eléctricas de transporte de energia existentes na IBA de Torre da Bolsa, reduzir esses impactes na avifauna, designadamente nas populações de Abetarda e Sisão, através da retirada, enterramento, sinalização ou alteração da tipologia de linhas eléctricas de transporte de energia, existentes na IBA de Torre da Bolsa ou noutras áreas prioritárias para a conservação das referidas espécies.
2. Apresentar um Programa de Monitorização das medidas de compensação adoptadas e das populações das espécies prioritárias para aferir da eficácia das medidas referidas no ponto 1. Este programa deverá prolongar-se ao longo de 10 anos com apresentação à Autoridade de AIA de relatórios de monitorização anuais.
3. No RECAPE, apresentar uma avaliação mais detalhada para, nas zonas consideradas de maior valor ecológico, se garantir a:
- Recuperação das galerias ripícolas das linhas de água interferidas e afectadas pela construção, sobretudo naquelas que assumem maior expressão;
 - Adequação das passagens transversais à linha, sobretudo nas passagens hidráulicas (PH) que se evidenciarem como mais relevantes para a fauna, mediante a incorporação de elementos vegetais apropriados.
4. Elaborar o Projecto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP), de forma a minimizar os impactes negativos da obra e assegurar a integração da Linha de Alta Velocidade na paisagem. O PIRP deverá prever a integração e recuperação paisagísticas de todas as áreas intervencionadas, incluindo locais de estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, etc. Este Plano deve integrar as medidas de minimização constantes no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) para este factor ambiental.
- Nas sementeiras e plantações de vegetação, recorrer preferencialmente a espécies autóctones arbóreas locais e resistentes ao fogo. Embora as árvores como o sobreiro e a azinheira tenham crescimento lento, a sua utilização deverá ser privilegiada, ainda que intercalada com outras árvores de crescimento mais rápido e que cumpram o estabelecido no Decreto-Lei nº 565/99, de 21 de Dezembro, que regula a introdução na natureza de espécies de flora e de fauna não indígenas.
5. Elaborar um Programa de Gestão de Resíduos em Obra, em consonância com os princípios da responsabilidade pela gestão e da regulação da gestão de resíduos, consignados na legislação em vigor, atendendo ainda aos seguintes aspectos principais:
- Identificação e classificação dos diferentes tipos resíduos através dos códigos da Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março).
 - Aplicação dos princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<ul style="list-style-type: none">▪ Aplicação das condições técnicas adequadas nas operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, para salvaguarda dos valores ambientais e da saúde.▪ Encaminhamento para destino final adequado.▪ Gestão dos resíduos perigosos, dos fluxos específicos de resíduos e dos solos e das rochas não contaminados provenientes de operações de escavação quando constituam resíduos.▪ Requisitos e os procedimentos que assegurem a correcta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas. <p>6. No âmbito do Plano de Segurança/Plano de Emergência da Linha de Alta Velocidade, contemplar o caso de um derrame de produtos perigosos em albufeiras ou perímetros de protecção das captações públicas de água, bem como o caso de ruptura de barragem.</p> <p>7. O RECAPE, independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização, a apresentar nessa sede, deverá contemplar um inventário das mesmas, separadas por cada fase (fase prévia à construção, fase de construção, fase de conclusão da obra e fase de exploração), incluindo o respectivo local de aplicação, calendarização e entidade responsável pela sua implementação. O referido inventário deverá constituir um documento autónomo, por forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente em auditorias.</p>
--	---

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto

A) Condicionantes para o Projecto de Execução:

A1) O traçado deverá ser estabelecido, adoptando as melhores soluções técnicas para a minimização das interferências com as actuais vias rodoviárias em serviço, devendo ser obtidas previamente as aprovações das entidades responsáveis pela sua gestão.

Destas vias, salienta-se a afectação da A6. Assim, para esta via e de acordo com o Parecer da BRISA, SA:

- Devem ser adoptadas as melhores soluções técnicas para a minimização das eventuais interferências com a A6, actualmente em serviço.
- Deve-se considerar não só as zonas de servidão “*non aedificandi*” da A6 – Auto-estrada Marateca/Caia, garantindo todas as disposições regulamentares aplicáveis à sua implantação, como adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização dos diversos projectos, nomeadamente todas as situações que possam carecer de cuidados técnicos específicos, bem como da gestão do tráfego da referida auto-estrada, sobre as quais a Brisa terá de se pronunciar oportunamente.
- Devem ser avaliados os impactes significativos do Projecto na rede concessionada à Brisa, nomeadamente as consequentes perturbações no tráfego, bem como a alteração e reposição de infra-estruturas associadas à auto-estrada, nomeadamente órgãos de drenagem, telecomunicações, etc..
- Devem ser adoptados métodos construtivos que assegurem a minimização das interferências com a auto-estrada e suas infra-estruturas.

A2) O traçado deve ser estabelecido em conformidade com os requisitos definidos pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP, no que diz respeito às actividades exercidas nas proximidades do domínio público ferroviário.

A3) O Projecto de Execução a desenvolver deve apresentar soluções técnicas que minimizem os volumes excedentários de terras. Devem ser apresentados e avaliados os impactes ambientais do destino final das terras sobrantes.

A4) Rebaixar a plataforma da via férrea, sensivelmente entre os km's 7+800 e 13+500 (área atravessada da IBA de Torre da Bolsa), para assegurar, tanto quanto possível, que o desenvolvimento da LFAV tenha cotas inferiores às do terreno actual.

A5) Nos troços em que o perfil longitudinal da Linha de Alta Velocidade tenha cotas próximas ou superiores às cotas do terreno, quer a linha ferroviária se desenvolva em viaduto ou em aterro, na IBA de Torre da Bolsa, preconizam-se as seguintes medidas adicionais:



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Medidas que assegurem a dissimulação da linha ferroviária no terreno, nomeadamente pela adopção de cômoros de terra e/ou de barreiras visuais semi-opacas (tipo paliçada) nos trechos em aterro.
- Nas zonas onde se justifique, deve ser adoptada uma modulação do terreno que permita dissimular a linha ferroviária no terreno até ao nível aproximado das catenárias (para minimizar a ocupação do solo, a modulação do terreno pode ser complementado em altura com barreiras tipo rede ou paliçada e/ou com estruturas arbustivas).
- A modulação do terreno deve ocupar a menor área possível, devendo ser equacionada a possibilidade de se desenvolver com um declive suave para o exterior, de forma a assegurar uma melhor continuidade com o terreno natural.
- As soluções devem ainda ser objecto de dissimulação adicional, recorrendo-se a recobrimento com espécies arbustivas (devem ser de evitadas, nestes casos, as espécies arbóreas), e com vegetação herbácea, ambas autóctones, de forma a criar uma barreira que obrigue as aves a subir quando atravessarem essas áreas, e que simultaneamente minimize a erosão e o impacte paisagístico.
- Desenvolvimento de cortinas arbóreas nas linhas de água, na zona dos viadutos, por forma a contribuir adicionalmente para a sua dissimulação, com recurso a plantação de árvores de crescimento rápido (ex.: choupos *Populus alba*, freixos *Fraxinus* sp.) ao longo dos viadutos (ou pelo menos junto das linhas de água), de forma a criar uma barreira visual junto dessas áreas.
- Aplicação de dispositivos adequados para prevenir a electrocussão da avifauna em toda a extensão da catenária.
- Aplicação de medidas adicionais anti-colisão, onde tal se justifique, isto é, sempre que as cotas da catenária excedam em mais de 1,5 m as cotas do terreno;
- Assegurar a menor afectação directa possível da área de terreno intervencionada, recorrendo-se a taludes de maior inclinação nos novos trechos em escavação (até ao limite do tecnicamente viável).

A6) O traçado deve ser estabelecido, de forma a permitir a salvaguarda estrita das espécies prioritárias/classificadas de ocorrência no Sítio da Rede Natura, das galerias ripícolas, e das áreas de montado.

A7) A Ligação à Linha de Leste deverá ser deslocada para poente, no sentido de anular as afectações do Canal de Elvas e do Distribuidor do Carrascal.

A8) O traçado deve ser estabelecido, de forma a minimizar a ocupação de solos de valor agrícola e/ou de uso condicionado, nomeadamente na área que integra o Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.

A9) O traçado deve ser estabelecido, de forma a serem encontradas adequadas soluções de projecto e de obra para a reposição das infra-estruturas (canais, valas e distribuidores) do sistema de rega do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia, cujo funcionamento depende de pequenas diferenças de cota (razão pela qual se tornam de difícil reposição), assegurando-se as actuais condições de escoamento por gravidade e, assegurando-se a possibilidade de serem realizados trabalhos de manutenção e de reparação do sistema. Desta forma, estas situações devem ser avaliadas pelas empresas projectistas e construtora, em conjunto com a Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR) e a Associação de Beneficiários do Caia, tendo em vista a obtenção de um acordo, em relação às soluções de projecto a adoptar para a manutenção de todos os sistemas de rega existentes.

Deve ter-se uma atenção especial ao facto de que, sendo um sistema de distribuição de água por gravidade, todos os elementos interceptados e possivelmente deslocados devem ser repostos e devidamente testados assegurando o funcionamento hidráulico do sistema.

A10) O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação das explorações agrícolas a seguir indicadas, identificadas na consulta pública:

- Herdade da Enxarinha, cerca do PK 16+500;
- Herdade das Caldeiras.

A11) Proceder ao estudo detalhado das vias e caminhos interceptados, dos restabelecimentos a efectuar e da rede de caminhos paralelos a construir, de forma a minimizar e compensar o efeito de barreira introduzido pela linha ferroviária e garantir a livre circulação de veículos, pessoas e animais e o acesso a todas as propriedades e habitações e a minimizar a intervenção nos solos classificados como Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Reserva Ecológica Nacional (REN). Esse estudo deve ser devidamente articulado com o projecto do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia. Deve ser garantido o acesso às propriedades sempre que os acessos existentes sejam interrompidos, tendo em consideração que alguns são utilizados por camiões de grandes dimensões que efectuem o escoamento dos produtos agrícolas a partir das explorações agrícolas.

A12) Os restabelecimentos de caminhos a efectuar não devem introduzir deficiências nas características geométricas das vias a restabelecer, devendo minimizar a afectação dos usos existentes.

A13) Deve ser realizado um estudo hidrogeológico específico com base em informação completa e actualizada junto



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

dos municípios e entidades gestoras dos recursos hídricos subterrâneos, onde devem ser determinados e caracterizados com maior rigor os aspectos qualitativos dos recursos hídricos subterrâneos existentes.

A14) Deve ser realizado um inventário dos pontos de água, com a correspondente caracterização desses mesmos pontos, que sirva de base à predição de impactes e à respectiva proposta e concretização de medidas de minimização.

A15) Efectuar uma análise específica para os locais onde se prevê interferência com áreas de recarga de captações públicas para abastecimento, no sentido do projecto adoptar as medidas necessárias, podendo estas passar, nomeadamente, pela alteração da drenagem da via.

A16) Os viadutos devem abranger o leito de cheia e, na localização e configuração dos pilares, deve-se atender a que os mesmos assegurem a manutenção de boas condições de escoamento (configuração e orientação dos pilares) e a unidade do corredor ribeirinho (fora das margens e leito).

A17) No caso do distribuidor do Carrascal, deve-se analisar a possibilidade do mesmo ser restabelecido pelo viaduto da ribeira da Lã.

A18) As passagens hidráulicas (PH) devem ficar localizadas e orientadas, de acordo com a directriz das linhas de água.

A19) Evitar que os restabelecimentos de caminhos se situem sobre linhas de água e valas de rega.

A20) Rever o dimensionamento da drenagem transversal face às características das sub-bacias hidrográficas interceptadas.

A21) Proceder a um levantamento das características e estado das PH e pontões existentes nas imediações, quando existem estradas a jusante, no sentido de se compatibilizarem soluções.

A22) Efectuar um levantamento exaustivo das características e dos usos de cada infra-estrutura hidráulica, até onde o impacte desta via possa vir a sentir-se, no sentido de se adoptarem as melhores soluções de drenagem que mitiguem os impactes na capacidade de recarga. Nos casos em que estas estruturas se situem a montante e, perto da nova via, o projecto de drenagem deve ter em atenção o risco de rotura das mesmas.

A23) Nos casos em que há afectações directas de infra-estruturas hidráulicas deve ser assegurada a respectiva mitigação/compensação.

A24) Avaliar da necessidade de serem adoptadas e concretizadas medidas de protecção da qualidade da água dos canais e valas de rega, nas fases de construção e de exploração.

A25) Deve ser efectuada a prospecção sistemática do corredor seleccionado numa faixa de 400m, excepto nos segmentos anteriormente já prospectados sistematicamente e que não apresentaram visibilidade reduzida ou nula, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico.

A26) A prospecção sistemática dos Terraços Plistocénicos referenciados na carta geológica ou noutra documentação actualizada, e nomeadamente dos cursos de água tributários do rio Guadiana afectados pelo corredor seleccionado, deve ser executada por arqueólogo especializado em Pré-história Antiga, devendo:

- Verificar-se se as cascalheiras contêm material arqueológico.
- Ter especial atenção para o surgimento de contextos de arte rupestre pelo que a metodologia deve ser direccionada para a análise cuidada das superfícies rochosas.

A27) Caso as áreas a afectar pela reposição de caminhos, vias, passagens e sistemas hidráulicos abranjam áreas situadas fora do corredor de 400m, estudado na fase de Estudo Prévio, deve proceder-se à sua caracterização através da realização de trabalhos arqueológicos, nomeadamente pesquisa documental, bibliográfica e prospecção arqueológica sistemática, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico.

A28) A concretização de todas estas condicionantes ao Projecto de Execução deve ser apresentada detalhadamente no RECAPE.

B) Medidas de Minimização e Compensação:

B1) O RECAPE deve apresentar uma carta de condicionantes da localização do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra que não se deve circunscrever à área de impacte directo. De entre essas condicionantes, devem ser consideradas pelo menos as seguintes:

- IBA de Torre da Bolsa;
- Sítio da Rede Natura do Caia;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Reserva Ecológica Nacional – REN;
- Reserva Agrícola Nacional – RAN;
- Domínio Público Hídrico – DPH;
- Aproveitamento Hidroagrícola do Caia;
- Faixas de segurança face a infra-estruturas de alta tensão, abastecimento de água entre outros que se venham a identificar como relevantes;
- Áreas residenciais.

B2) O RECAPE deve apresentar a programação detalhada da fase de construção, discriminando, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar para as acções de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatização/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos e recuperação das áreas intervencionadas.

B3) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar para as acções de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatização/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos, e recuperação das áreas intervencionadas.

B4) O RECAPE deve concretizar as condições técnicas a adoptar para os estaleiros e outras instalações de apoio à execução da obra, por forma a garantir a adequação das áreas destinadas ao armazenamento dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para armazenamento temporário, tratamento ou eliminação em operadores devidamente licenciados/autorizados para o efeito.

B5) O RECAPE deve concretizar o conjunto das medidas orientadoras para o plano de acessos, no sentido de:

- Minimizar a intervenção em área da IBA de Torre da Bolsa;
- Minimizar a intervenção no Sítio da Rede Natura do Caia;
- Minimizar a intervenção nos solos classificados como RAN e REN;
- Minimizar a afectação do montado de sobro e azinho;
- Minimizar a afectação de infra-estruturas do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia (AHC);
- Limitar a circulação de veículos afectos à obra em áreas residenciais e nas imediações das captações públicas de água;
- Limitar a largura das vias;
- Garantir o acesso às propriedades, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, sempre que os acessos existentes sejam interrompidos;
- Garantir a desactivação dos acessos abertos que não tenham utilidade posterior, bem como a recuperação das áreas afectadas.

B6) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Geologia e Geomorfologia, nomeadamente no que diz respeito à:

- Devem ser desenvolvidos estudos de maior pormenor relativos à aferição das condições de execução do projecto, com particular ênfase para as situações mais críticas identificadas, nomeadamente:
 - Articulação dos aterros de maior porte com as estruturas rígidas materializadas nas obras de arte (Viadutos e PI);
 - Avaliação das condições de execução das escavações mais expressivas.
- Minimização dos impactes nas formações geológicas, decorrentes da utilização de explosivos.
- Reutilização dos materiais resultantes da escavação.
- Utilização de materiais de empréstimo de áreas de extracção actualmente em funcionamento e devidamente licenciadas, em detrimento da instalação de novas explorações.

B7) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização relativas ao factor Solos e Uso do Solo desenvolvendo as medidas do EIA, considerando a:

- Apresentação de um levantamento das:
 - parcelas a serem directamente afectadas pelo projecto;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- redes primárias e secundárias de rega do AHC;
- linhas de água interceptadas pelo projecto;

e, as respectivas medidas de minimização aos impactes associados às afectações identificadas assim como os respectivos restabelecimentos.

- Devem ser definidas as medidas de compensação que assegurem a plantação de 1,25 vezes a área de sobreiros e azinheiras interferida.
- No planeamento da obra, deve dar-se preferência ao uso de caminhos já existentes que possam ficar afectos à obra sem prejudicar a circulação da população local.
- Deve proceder-se à escolha criteriosa das áreas de empréstimo e de depósito, não afectando obrigatoriamente áreas com solos de maior aptidão agrícola.
- As intervenções a efectuar (desmatção, decapagem, movimentação de terras, circulação e estacionamento de veículos e máquinas) devem restringir-se à área de intervenção definida, delimitada por meio de piquetagem e processar-se, de modo a evitar a afectação suplementar de solos e respectivos usos.
- Devem ser implementadas as medidas de minimização previstas no parecer da DGADR, nomeadamente:
 - Dado o traçado intersectar infra-estruturas subterrâneas, que servem as áreas a Sul do traçado, no seu início, a sua afectação pode originar restrições na distribuição da água a parte significativa da área agrícola, pelo que a calendarização da construção da linha ferroviária, nestas situações concretas, deve ser articulada com a Associação de Beneficiários do Caia (ABC), de modo a encontrar formas de assegurar uma contínua entrega de água para rega destas áreas.
 - Também a reposição destas infra-estruturas, quando afectadas, deve prever a possibilidade de reparação e manutenção, sempre que necessárias.
 - Atendendo aos impactes significativos sobre as infra-estruturas, que se repercutem na produção agrícola durante a construção da linha ferroviária, deve ser feita uma avaliação prévia dos mesmos, de modo a evitar situações imprevistas que se reflectam em prejuízos para as infra-estruturas e a actividade agrícola.
 - A construção da linha ferroviária deve afectar o mínimo possível o normal desenvolvimento da actividade agrícola que ali se desenvolve, para o que a programação da construção deverá ser estabelecida, atempadamente, em articulação com a ABC e ser compatibilizada com a calendarização cultural do ano agrícola, evitando-se assim a inviabilização de culturas durante o período de construção, bem como consequentes prejuízos para os agricultores.
 - Os custos inerentes à reposição das infra-estruturas afectadas e aos prejuízos na actividade agrícola devem ser suportados pela entidade responsável pela obra.
 - Relativamente aos impactes sobre os recursos hídricos, durante a fase de construção, devem ser tomadas medidas que permitam que a água mantenha boa qualidade para rega.
 - Devem ser tomadas medidas que evitem a contaminação dos solos de RAN e de Aproveitamento Hidroagrícola.
 - Na elaboração dos projectos associados da estação fronteiriça de Caia, devem ser consultadas a DGADR e a Associação de Beneficiários do Caia.
 - Deve ser constituída uma comissão de acompanhamento do projecto e da obra que integre a DGADR, a Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Alentejo e a Associação de Beneficiários do Caia.
- Devem ser implementadas as medidas de minimização previstas no parecer da Associação de Regantes do Caia, nomeadamente:
 - Devido ao prolongado período da obra, deve ser garantido o continuado funcionamento das infra-estruturas de rega para que as zonas a sul da A6 não sejam seriamente prejudicadas pela impossibilidade de se instalarem culturas anuais e de não serem regados olivais e pomares, originando graves prejuízos económicos e, nestes últimos, com algumas perdas de árvores e baixas de produção.
 - Salvaguardar a manutenção, conservação e reparação das infra-estruturas, nomeadamente nos casos em que estas sejam feitas nas condutas subterrâneas à semelhança do ocorrido quando da construção da A6, que previram galerias de 1,80 m de diâmetro onde as condutas estavam instaladas.
 - Pela complexidade das infra-estruturas de regadio com utilização contínua, a obra deve ter particular atenção para este pequeno núcleo de obras que deverá ser feita num curto período e de reduzida actividade agrícola,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

nomeadamente em Dezembro e Janeiro.

B8) O RECAPE deve definir as medidas que garantam o cumprimento das disposições legais em matéria de:

- Protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho):
 - Apresentar para o projecto em fase de projecto de execução um levantamento das áreas de montado de sobreiro e azinho a serem afectadas e o número de exemplares a serem removidas;
 - Apresentação de propostas para as áreas de compensação de montado de sobreiro e azinho na replantação de uma área de 1,25 hectares.
- Corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha, ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha (Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio).
- No âmbito do sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios, obrigação da gestão do combustível ao longo da infra-estrutura ferroviária, numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 m (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho).

B9) O RECAPE deve desenvolver e concretizar as medidas de minimização preconizadas no EIA para os recursos hídricos superficiais.

Igualmente, e em relação à fase de construção, o RECAPE deve apresentar, detalhadamente, o modo como se irá proceder ao restabelecimento de todas as infra-estruturas interferidas do AHC, incluindo o respectivo cronograma de execução, bem como as medidas e locais onde terão de ser adoptadas medidas de minimização em obra que evitem a obstrução ou, a deterioração da qualidade da água para rega.

A concretização destas medidas deve, igualmente, abranger os outros sistemas de rega e de armazenamento da água passíveis de serem afectados, durante a fase de construção.

B10) Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, devem ser concretizadas as medidas de minimização previstas no EIA.

B11) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao factor Sistemas Ecológicos previstas no EIA:

- recuperação das galerias ripícolas afectadas pela obra, nomeadamente na área adjacente à faixa a ser directamente intervencionada;
- adopção de cortinas arbóreo-arbustivas de um dos lados da plataforma, por forma a minimizar a colisão de avifauna, sobretudo nas áreas de maior sensibilidade faunística a seguir referidas:
 - áreas classificadas ao abrigo de directivas comunitárias de Conservação da Natureza (Directiva n.º 79/409/CEE e Directiva n.º 92/43/CEE);
 - montado;
 - pastagens;
 - zona entre a ribeira da Lebre (cerca do km 5+000) e a ribeira de Can-cão (km 10+000).

B12) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Qualidade do Ar, nomeadamente no que diz respeito à redução da emissão e dispersão de poeiras.

B13) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao factor Ruído, tendo em conta:

- A Regra de Boas Práticas, considerando o Ln como o indicador mais relevante, e sempre que tecnicamente possível, deverá ser tida em conta para o estabelecimento das medidas de minimização mais adequadas.
- Para cumprimento desta Regra, deve considerar-se que na situação em que o valor de Ln na Situação actual, mais 12 dB(A), ainda é inferior a 45 dB(A), o valor alvo de redução deverá ser 45 dB(A).
- Após a classificação acústica de zonas por parte dos municípios atravessados pela Linha, se os locais avaliados passarem a ter a classificação de zonas sensíveis, deverão ser projectadas medidas de minimização que permitam o cumprimento dos valores limite fixados pelo RGR para este tipo de zonas, nomeadamente 55 e 45 dB(A) para os indicadores Lden e Ln.

B14) O RECAPE deve aprofundar a caracterização da envolvente, no que diz respeito ao factor Vibrações, e concretizar, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção e na fase de exploração. Para garantir a análise e validação desta informação, bem como dos programas de monitorização,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

deverá o proponente obter um parecer junto de entidade independente de reconhecido mérito e competência técnica nesta matéria.

B15) O RECAPE deve prever as medidas necessárias que garantam a divulgação do programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações, nomeadamente no que diz respeito às operações de desmonte com recurso a cargas explosivas.

B16) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Socioeconomia, atendendo nomeadamente aos seguintes aspectos:

- Minimizar a afectação da Central de Camionagem.
- Definição de um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de informação sobre o projecto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra.
- Definição das condições que garantam a divulgação atempada, junto das populações dos locais a intervencionar e da respectiva calendarização dos trabalhos, bem como da afectação de serviços (rede de rega, telecomunicações, electricidade, água, etc.) com a devida antecedência e com a informação necessária (período e duração da afectação).

B17) Relativamente ao Património, o RECAPE deve prever o seguinte:

- No RECAPE, deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra e no caso de elementos arquitectónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.
- Quando por razões técnicas do Projecto não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou de localização dos respectivos componentes, a destruição total ou parcial de um Sítio deve ser assumida no RECAPE como inevitável.
- 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 e ser distribuída a todos os empreiteiros e subempreiteiros.
- Implementar as seguintes Medidas de minimização específicas para as ocorrências patrimoniais identificadas:
 - Na fase prévia à elaboração do Projecto de Execução, a execução da prospecção arqueológica sistemática deve ser mais intensa nas seguintes áreas, de forma a possibilitar a realocação das seguintes ocorrências patrimoniais:
 - Ponte do Lagarto (ocorrência n.º 8).
 - Ruínas de Buscavides (ocorrência n.º 3).
 - Deve ser avaliado o estado de conservação e executado o levantamento topográfico, arquitectónico e o registo fotográfico da ocorrência n.º 8.
 - Deve ser executado o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico e elaborada memória descritiva das ocorrências n.º 1A, 3 e 5.
 - Na fase prévia à obra, deve-se proceder à sinalização e vedação e considerar, dentro do possível, uma área de reserva de 50m, das ocorrências n.º 1, 1A, 4, 8 e 9.
 - Na fase de obra deve proceder-se à monitorização da estabilidade estrutural e conservação geral da ocorrência n.º 8.

B18) Para a fase prévia à obra e, de obra, o RECAPE deve prever o seguinte:

- Na fase prévia à obra, deve ficar prevista a realização de prospecção 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 já prospectadas.
- Já para a fase de obra, deve ficar referido que o acompanhamento arqueológico deve ser efectuado de modo efectivo, continuado e directo por um arqueólogo em cada frente de trabalho sempre que as acções inerentes à realização do projecto não sejam sequenciais mas simultâneas.
- Também se deve efectuar a sinalização das ocorrências situadas até cerca de 150m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Deve, igualmente, sinalizar-se e vedar as ocorrências que se situem até 100m da área de intervenção do projecto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- As ocorrências, situadas a menos de 50m da área de intervenção, devem ser vedadas com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.

B19) Até à recepção provisória da obra, devem estar adequadamente restabelecidas as ligações intersectadas e recuperados os acessos temporários, bem como as estradas e caminhos danificados, a(s) área(s) de estaleiro(s) e outras instalações de apoio à obra.

B20) As medidas de minimização específicas para a fase de obra devem ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projecto.

C) Programas de Monitorização

Devem ser detalhados e adaptados ao Projecto de Execução, e apresentados em RECAPE, os planos de monitorização previstos no EIA, tomando em consideração os seguintes aspectos:

C1) Programa de Monitorização dos Aspectos Ecológicos

O Plano de monitorização não deve incluir a marcação de aves com PTT.

Deve ser analisada uma forma de monitorização intensiva da comunidade de aves estepárias, em particular das que levaram à proposta de ZPE, recorrendo a métodos não invasivos.

C2) Programa de Monitorização do Ruído

- Na fase de construção, a monitorização deve contemplar os receptores em função da proximidade à frente de obra e dos estaleiros.
- Na fase de exploração, os locais de amostragem a considerar devem ter em conta os seguintes objectivos:
 - Confirmar as previsões apresentadas no EIA.
 - Avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas.
 - Verificar o cumprimento da legislação nos receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais.

C3) Programa de Monitorização dos recursos hídricos subterrâneos

- Com base nos estudos a desenvolver, deve ser apresentada uma proposta de programa de monitorização para as águas subterrâneas, de forma a avaliar a afectação resultante da construção da rede ferroviária de alta velocidade. Neste, a selecção dos pontos de amostragem que constituem a rede de monitorização deve considerar a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra. Em particular, devem ser seleccionadas as captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público próximas do traçado da via.
- O plano de monitorização deve ser aplicado antes da fase de construção e durante a mesma. Antes da fase de construção deve ser considerado um ano de monitorização, com a execução de duas campanhas por ano (período seco e período húmido), a fim de serem obtidos valores de referência para cada um dos períodos. No que respeita à fase de construção, esta deverá ser sujeita a monitorização desde o seu início até ao seu final.

Validade da DIA:

27 de Maio de 2010

Entidade de verificação da DIA:

Autoridade de AIA

Assinatura:

O Secretário de Estado do Ambiente

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa

(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Entrada do EIA na APA – 3 de Janeiro de 2008.▪ Análise da Conformidade do EIA – elaboração de parecer onde se solicitou a revisão do EIA e elementos adicionais para os seguintes capítulos: Enquadramento e Antecedentes, Descrição do Projecto, Geologia, Hidrogeologia, Ecologia, Ordenamento do Território, Ecologia, Recursos Hídricos e, a reformulação do Resumo Não Técnico.▪ Realização de uma reunião na APA, a 6 de Fevereiro de 2008, com a entidade proponente, a CA e a Autoridade de AIA, onde foi dado conhecimento ao proponente da apreciação efectuada pela CA, no âmbito da verificação da conformidade do Estudo. Acordou-se com a RAVE, nessa reunião, o prazo de 14 de Fevereiro de 2008, para apresentação dos novos elementos.▪ Análise dos elementos remetidos pela RAVE, tendo a CA considerado que poderia ser declarada a conformidade do EIA.▪ Declaração da Conformidade do EIA a 15 de Fevereiro de 2008.▪ Solicitação de esclarecimentos sobre Ecologia, Hidrogeologia e Recursos Hídricos.▪ Solicitação de Pareceres Específicos sobre Vibrações ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), uma vez que as entidades que constituem a CA não têm competências na avaliação deste factor ambiental. Até à data não foi recebido o respectivo Parecer.▪ Solicitação de Pareceres específicos, dadas as afectações em causa e, de forma a complementar a análise da CA, à Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF), às Águas do Norte Alentejano, à Câmara Municipal de Elvas, à Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR) e à Associação de Beneficiários do Caia (ABC). Estes pareceres encontram-se no Anexo 1. A Câmara Municipal de Elvas não enviou parecer.▪ Visita, no dia 6 de Março de 2008, aos locais onde se desenvolvem os vários traçados alternativos. Estiveram presentes os representantes da CA, da RAVE, da empresa projectista e da empresa que elaborou o EIA.▪ Análise técnica do EIA, com o objectivo de avaliar os impactes dos projectos e a possibilidade dos mesmos serem minimizados/potenciados. A apreciação dos factores ambientais foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA – a APA emitiu parecer sobre Ruído e Qualidade do Ar, o INAG sobre Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos, o ICNB sobre Aspectos Ecológicos, a CCDR/Alt sobre Uso do Solo, Ordenamento do Território, Sócio-Economia e Paisagem, o IGESPAR sobre Património, o INETI sobre Geomorfologia, Geologia, Hidrogeologia e Recursos Minerais e a DRAPAL sobre Solos.▪ Realização da Consulta Pública e análise dos seus resultados.▪ Realização de reuniões de trabalho, com o objectivo de verificar a conformidade do EIA, analisar os vários traçados alternativos e respectivos impactes, analisar os contributos sectoriais das várias entidades da CA, e os pareceres solicitados a entidades externas à CA, definir os factores ambientais fundamentais para a avaliação dos vários traçados, analisar os resultados da consulta pública, seleccionar a alternativa ambientalmente menos desfavorável e identificar os aspectos (estudos e medidas de minimização) a desenvolver na fase de Projecto de Execução.▪ Elaboração do Parecer Final tendo em consideração os aspectos atrás referidos, com a seguinte estrutura: 1. Introdução, 2. Procedimento de Avaliação, 3. Antecedentes, 4. Enquadramento e Caracterização do Projecto, 5. Condicionantes
---	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

da Avaliação, 6. Análise do EIA, 7. Resultados da Consulta Pública e 8. Conclusões.

- Envio da proposta de DIA da Autoridade de AIA (AAIA) para a tutela a 15 de Maio de 2008.
- Solicitação, junto do ICNB, de apreciação e emissão de parecer no que se refere aos estudos/projectos a entregar em sede de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) e às medidas de minimização e compensação, ao nível dos Sistemas Ecológicos, constantes da proposta de DIA da AAIA.
- Emissão da DIA.

Pareceres Externos

Foram considerados os seguintes pareceres: Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, Associação de Beneficiários do Caia, Águas do Norte Alentejano, Direcção-Geral dos Recursos Florestais:

O Parecer solicitado à Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Regional (DGADR) que inclui o parecer da Associação de Beneficiários do Caia (ABC) refere:

“(…)

- *O traçado em estudo apresenta sobreposições com o Aproveitamento Hidroagrícola do Caia (AHC), o qual se encontra sujeito ao regime jurídico das obras de aproveitamento hidroagrícola (Decreto-Lei nº 269/82, de 10 de Julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 86/2002, de 6 de Abril). O AHC constitui uma condicionante ao uso do solo, bem como faz parte da Reserva Agrícola Nacional (RAN). A construção do AH teve como objectivo principal o desenvolvimento económico e social das áreas rurais onde se localiza, tendo sido objecto de elevados investimentos por parte do Estado português e da Comunidade Europeia, sendo uma área vocacionada para o regadio;*
- *Embora o projecto revista interesse nacional entende-se que o mesmo deverá ter em consideração a minimização dos impactes sobre as áreas que atravessa, bem como os inerentes reflexos a nível socio-económico, designadamente sobre a actividade agrícola que se desenvolve nas áreas beneficiadas pelo AHC, que deve ser salvaguardada;*
- *Todas as soluções de traçado interferem com o Canal de Elvas, o Distribuidor do Carrascal e infraestruturas subterrâneas do sistema de rega das parcelas localizadas a Sul do traçado e alguns caminhos que servem as explorações agrícolas integradas no AHC. Tendo em vista a minimização dos impactes sobre estas infraestruturas, sugere-se o seguinte:*
 - *O atravessamento das áreas do AHC deverá efectuar-se preferencialmente em viaduto;*
 - *Dado o traçado intersectar infraestruturas subterrâneas, que servem as áreas a Sul do traçado, no seu início, a sua afectação poderá originar restrição na distribuição da água a centenas de ha de área agrícola, pelo que a calendarização da construção da ferrovia, nestas situações concretas, deverá efectuar-se em articulação com a ABC, de modo a encontrar forma de assegurar uma contínua entrega de água para rega destas áreas.*

Também a reposição destas infraestruturas, quando afectadas, deverá prever a possibilidade de reparação e manutenção, sempre que necessárias.

Chama-se a atenção para o facto do funcionamento das infraestruturas subterrâneas do sistema de rega depender de pequenas diferenças de cota, razão pela qual se tornam de difícil reposição. Assim, reveste-se da máxima importância que estas situações sejam atempadamente avaliadas pelas empresas projectista e construtora, em conjunto com a DGADR e a ABC, no sentido de serem encontradas adequadas soluções de projecto e de obra;

 - *Quanto aos acessos às propriedades, intersectados pela ferrovia, estes deverão ser assegurados, bem como a sua reposição, nalguns casos, deverá ter em consideração que os mesmos são utilizados por camiões TIR que*



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

efectuam o escoamento dos produtos agrícolas a partir da exploração agrícola;

- *Atendendo aos impactes significativos sobre as infraestruturas, que se repercutirão na produção agrícola durante a construção da ferrovia, entende-se que deverá ser feita uma avaliação prévia dos mesmos de modo a evitar situações imprevistas que se reflectam em prejuízos para as infraestruturas e a actividade agrícola;*
- *A construção da ferrovia deverá afectar o mínimo possível o normal desenvolvimento da actividade agrícola que ali se desenvolve, para o que a programação da construção deverá ser estabelecida, atempadamente, em articulação com a ABC e compatibilizar-se com a calendarização cultural do ano agrícola, evitando-se assim a inviabilização de culturas durante o período de construção, bem como consequentes prejuízos para os agricultores;*
- *Os custos inerentes à reposição das infraestruturas afectadas e aos prejuízos na actividade agrícola deverão ser suportados pela entidade responsável pela obra;*
- *Relativamente aos impactes sobre os recursos hídricos, durante a fase de construção, deverão ser tomadas medidas que permitam que a água mantenha boa qualidade para rega;*
- *Deverão ser tomadas medidas que evitem a contaminação dos solos de RAN e de AH;*
- *Quanto aos projectos associados da estação fronteiriça de Caia e da plataforma logística de Elvas/Caia, aquando da sua elaboração deverão ser consultadas esta Direcção Geral e a Associação de Beneficiários do Caia.*

Quanto ao parecer sobre o descritor Solos tem-se a referir o seguinte:

- *Para cálculo das áreas de solos directamente afectadas pelas 6 soluções em apreço, considerou-se no EIA uma faixa de afectação directa de 110 metros de largura, o que perfaz uma média de 234 hectares de solos afectados por solução/ligação, dos quais cerca de 117 hectares apresentam boa aptidão.*
- *Qualquer das soluções/ligações em estudo desenvolve-se predominantemente em áreas agrícolas, sendo a destruição directa do uso agrícola actual não muito diferenciada entre as 6 soluções.*
- *Com base nos dados constantes no EIA, apresenta-se num quadro único e por descritor afectado, a ordem de afectação das soluções/ligações em estudo e a respectiva quantificação, em hectares: (...)*
- *Analisado o Estudo e as diferentes soluções alternativas de traçado, conjuntamente com a Associação de Beneficiários do Caia (ABC), considera-se a **Solução 3** como sendo a **mais favorável** por ser aquela que apresenta menor impacte sobre as infraestruturas do AHC. No entanto, relativamente à localização apresentada para a **ligação à linha de Leste**, e no sentido de reduzir e anular as afectações do Canal de Elvas e do Distribuidor do Carrascal, respectivamente, entende-se que a mesma deverá deslocar-se para Poente, conforme peça desenhada que se anexa;*

*Embora a solução 5 se apresente como mais favorável em termos de impacte sobre os melhores solos para a agricultura, tendo em vista uma opção conciliadora dos interesses sectoriais da DGADR, nos domínios dos AH e da RAN, e considerando que os solos de AH integrados na RAN são bens escassos estratégicos para a economia nacional e regional, opta-se pela **Solução 3** como sendo a **mais favorável**, facto corroborado pela ABC.*

Compreende-se que da implantação da rede de alta velocidade resultem incontestáveis benefícios para o país. No entanto, entende-se que a sua construção deverá ser compatibilizada com as áreas agrícolas de interesse estratégico que constituem um importante contributo para a socio-economia regional, procurando-se minimizar ao máximo os impactes. Nesse sentido, propomos a nomeação de uma comissão de acompanhamento do projecto e da obra que poderá integrar esta Direcção Geral, a Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Alentejo e a



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Associação de Beneficiários do Caia.

Em anexo envia-se o parecer da ABC que deve ser considerado como parte integrante do parecer desta Direcção Geral.”

O Parecer da Associação de Beneficiários do Caia refere o seguinte:

“Devido ao prolongado período da Obra, à partida, deverá garantir-se o continuado funcionamento das infra-estruturas de rega para que as zonas a sul da A6 não sejam seriamente prejudicadas pela impossibilidade de se instalarem culturas anuais agravado de não serem regados olivais e pomares originando graves prejuízos económicos e nestes últimos com algumas perdas de árvores e baixas de produção.

*Em função dos elementos disponíveis a **solução 3** seria a **mais favorável** pelo menor envolvimento e intercepção no Canal de Elvas e no Distribuidor do Carrascal.*

Se o eixo de ligação à linha Leste se deslocasse para Poente iria permitir a anulação da intercepção do Distribuidor do Carrascal e só existir uma, em vez de duas, no Canal de Elvas.

As áreas que poderão ser afectadas a sul da A6, se não forem devida e seriamente acautelados os curtos períodos, Dezembro e Janeiro, de menor actividade agrícola para realização das obras neste Perímetro de Rega, são de 1 930 ha no Canal de Elvas, 195 ha no Distribuidor da Fronteira, 180 ha no distribuidor da Gramicha e 815 ha no Distribuidor do Carrascal se se mantiver a solução 3 sem alteração.

Todas as soluções apresentadas interceptam condutas subterrâneas de água às parcelas regadas com 0,75 a 0,80 m de profundidade e que variam entre 0,15 m e 0,70 de diâmetro e de bocas de rega em caixas circulares c/diâmetro 0,60 a 1,20 m e alturas médias de 1,90 m a 2,20 m simples e armadas.

Deve-se ter uma atenção especial que sendo um sistema de distribuição de água por gravidade, todos os elementos de Obra interceptados e possivelmente deslocados têm que ser respostas no mesmo sistema e devidamente testados já que muitas vezes acontece que a parte de construção civil não é sensível à parte hidráulica.

Salvaguardar a manutenção, conservação e reparação das infra-estruturas nomeadamente nos casos em que estas sejam feitas nas condutas subterrâneas à semelhança do ocorrido quando da construção da A6, que se fizeram galerias de 1,80 m onde as condutas estavam instaladas.

Quanto aos dois caminhos paralelos a A6 e utilizados principalmente por equipamentos agrícolas dever-se-á ter em atenção que o escoamento de grande parte da produção é feita através de camiões TIR e não com tractores estes de menor altura.

Devem ser estabelecidos todos os acessos aos prédios rústicos interceptados pela ferrovia, à semelhança do que aconteceu com a construção da A6.

Considerações Gerais

Pela complexidade, não em dimensão, das infra-estruturas de regadio com utilização contínua, a Obra do TVG de incomensuráveis interesses regionais, nacionais e internacionais, deveria ter uma particular atenção para este pequeno núcleo de obras que deverá ser feita num curto período e de reduzida actividade agrícola, Dezembro e Janeiro.

Perante o exposto preconizamos que independentemente do andamento normal da construção da ferrovia e porque não nos parece viável as intercepções serem repostas num só período de tempo deveria haver uma frente específica neste sentido.

Finalmente é imprescindível e de suma importância que desde o início do Projecto a Associação de Beneficiários do Caia seja consultada e assim se evitem ou minimizarem prejuízos a uma actividade económica, a Agricultura, já com sérias dificuldades de sustentabilidade e que dela ainda dependem muitos postos de trabalho que seriam afectados, ainda que temporariamente, se o fornecimento de água fosse suspenso durante uma campanha de rega e os empresários agrícolas não pudessem cumprir com indústrias contratos de fornecimentos de determinadas matérias-primas,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p><i>tais como hortícolas, frutas e azeitonas.”</i></p> <p>A <u>Direcção-Geral dos Recursos Florestais</u> refere no seu Parecer:</p> <p>“ (...)</p> <p>1- <i>No caso do traçado aprovado coincidir com área ocupadas por Sobreiros e/ou Azinheiras, espécies protegidas nos termos do Decreto-Lei nº 169/2001, de 25 de Maio com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 155/2004, de 30 de Junho, o corte e/ou abate destas espécies deve, prévia e obrigatoriamente, cumprir com o determinado nos citados Decretos-Lei</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>o corte ou arranque de exemplares de Sobreiros e de Azinheiras está sujeito a autorização da Direcção Geral dos Recursos Florestais;</i>- <i>a Direcção-Geral dos Recursos Florestais só pode autorizar os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização;</i>- <i>pelo artigo 8º, pode ainda ser exigida pelo Senhor Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, a constituição de novas áreas de povoamentos nunca inferiores às afectadas pelo corte ou arranque de sobreiros e de azinheiras, multiplicadas por um factor de 1,25;</i> <p><i>A autorização a ser concedida, deverá considerar medidas compensatórias que, neste caso, poderão ser efectuadas em área sob a gestão da DGRF, se a entidade responsável não possuir terrenos para o efeito.</i></p> <p>(...)</p> <p>2 - <i>Os terrenos percorridos por incêndios, não incluídos em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis e industriais, estão condicionados pelo prazo de 10 anos, nos termos do Decreto-Lei nº 327/90, de 22 de Outubro, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Lei nº 54/91, de 8 de Agosto, decreto-lei nº 34/99, de 5 de Fevereiro e Decreto-Lei nº 55/2007 de 12 de Março.</i></p> <p>3 - <i>Relativamente a medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, deverá ser cumprido com o determinado na alínea a), nº1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº 124/2006, de 28 de Junho. Ou seja, ao longo das vias de comunicação é obrigatória a gestão do combustível (...) numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 metros.</i></p> <p>4 - <i>Desde já referimos, independentemente do traçado que vier a ser adoptado, que a escolha dos locais de implantação de estaleiros, dos parques de material, locais de empréstimo e depósitos de terras e todas as outras infra-estruturas de apoio à obra deverão ser planeados por forma a preservar integralmente, as áreas onde existam exemplares de Sobreiros e de Azinheiras, bem como todas as áreas com ocupação florestal.”</i></p> <p>O parecer solicitado às <u>Águas do Norte Alentejano</u> refere que “ (...) o corredor definido não interfere com as infraestruturas existentes ou a integrar no Sistema Multimunicipal de Abastecimento de Água e de Saneamento do Norte Alentejano.”</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, desde o dia 19 de Janeiro a 1 de Abril de 2008, tendo-se recebido 6 pareceres, nomeadamente da Brisa, da ANACOM e de 4 cidadãos particulares.</p> <p>Os resultados encontram-se expressos no ponto 7 do parecer da CA (páginas 72 e 73).</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA), na proposta de DIA da Autoridade de AIA, e no Ofício n.º 207/PNSE/2008, de 23 de Maio, do Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O projecto em avaliação diz respeito ao Lote LTF, Elvas/Caia, o qual se insere na Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa/Madrid. Desenvolve-se no concelho de Elvas, numa extensão de cerca de 20km, atravessando as freguesias de Caia/S. Pedro e Ajuda/Salvador/Stº Ildefonso.</p> <p>Para este Lote, considerou-se um canal de via dupla, para a linha de Alta Velocidade de passageiros e mercadorias, com bitola europeia e um canal de via simples, para a linha convencional de mercadorias, com bitola ibérica.</p> <p>Foram previamente analisadas todas as alternativas de traçado viáveis, tendo sido retidas, para análise a nível de Estudo Prévio e avaliação de impacte ambiental apenas aquelas que minimizavam os impactes, designadamente sobre o património natural e os sistemas ecológicos em presença.</p> <p>Assim, após a análise prévia de todas as alternativas viáveis, foram retidas seis soluções alternativas de traçado, às quais se associam (cerca do km 15) seis ligações à Linha do Leste da REFER (em via única). Nos 12 km iniciais, as soluções 1/3/5 e 2/4/6 são coincidentes, tendo um afastamento máximo entre os dois grupos de cerca de 2km, desenvolvendo-se as soluções ímpares a norte da elevação de Buscavide e as soluções pares a Sul. A partir deste local, todas as soluções se desenvolvem com um afastamento máximo de cerca de 800m, sendo alguns troços coincidentes.</p> <p>Está previsto neste Lote, em todas as soluções, numa extensão de cerca de 2km, a possibilidade de vir a ser construída a Estação do Caia, cuja localização será definida oportunamente.</p> <p>O Lote LTF encontra-se articulado com o lote anterior – Lote 3C – Évora/Elvas e com o Lote seguinte em território espanhol. Para assegurar a articulação ambiental e urbana nos dois países, assumiu-se, no EIA, a consideração de um único corredor na zona de fronteira, no qual se consideram, contudo, três soluções/traçados alternativos, que por sua vez articulam dois atravessamentos possíveis na fronteira, com o objectivo de viabilizar as soluções com menores impactes em ambos os países.</p> <p>No âmbito dos procedimentos efectuados, face aos impactes transfronteiriços do projecto em avaliação, foram desenvolvidos os contactos estabelecidos com as Autoridades Espanholas. No entanto, até à data, não foi remetido o parecer daquelas autoridades.</p> <p>Todas as soluções em avaliação atravessam a IBA de Torre da Bolsa, o Sítio de Interesse Comunitário do Caia, e o Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.</p> <p>De acordo com o EIA, o atravessamento do Sítio do Caia resulta da existência de um contínuo de áreas de conservação da natureza entre o Tejo e o Guadiana, sendo referido que se procurou, nesta faixa de fronteira, atravessar a área identificada como mais perturbada, o espaço canal da A6, o qual, por sua vez, apresenta maior pressão territorial e ambiental devido à influência urbana dos aglomerados de Elvas e Badajoz e à pressão agrícola devida ao Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.</p> <p>Em termos de justificação do projecto e tal como referido no EIA, o Lote LTF em avaliação encontra justificação se integrado no eixo Lisboa - Madrid, o qual assume relevância pela articulação internacional que assegurará, a par da articulação com os restantes eixos previstos para a rede nacional, ibérica e europeia de Alta Velocidade. As ligações em Alta Velocidade são determinantes para a integração de Portugal na rede ferroviária europeia, criando as condições necessárias para aumentar a competitividade das regiões de maior densidade populacional e geradoras de maior riqueza no espaço ibérico e europeu. Os dois eixos da rede (Lisboa/Madrid e Lisboa/Porto), que correspondem aos principais corredores de fluxos de pessoas e mercadorias, permitirão aproximar os principais pólos de concentração de população e de actividades económicas, consolidando o espaço económico ibérico.</p> <p>Prevê-se, também, que a linha de Alta Velocidade se enquadre numa estratégia de sustentabilidade ambiental e energética da função transporte, consubstanciada na</p>
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

redução (ainda que pouco significativa) das emissões dos gases com efeito de estufa resultantes da transferência de passageiros e mercadorias dos modos rodoviários e aéreo para o modo ferroviário.

Assim, os principais impactes positivos do lanço LTF ocorrerão ao nível sócio-económico e serão resultantes dos benefícios associados à exploração de toda a rede, fazendo-se sentir ao nível nacional/internacional, devido ao facto de esta infra-estrutura proporcionar uma aproximação entre territórios que detêm diferentes dinâmismos económicos, permitindo uma concertação de estratégias económicas comuns, que favorecerão a economia portuguesa.

Em termos de Ordenamento do Território o projecto permite dar cumprimento ao estabelecido nos Instrumentos de Gestão do Territorial, em vigor. O projecto pretende ainda contribuir para a concretização do modelo territorial preconizado no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, o qual constitui o referencial do sistema de gestão territorial nacional, enquanto instrumento último de natureza estratégica e de desenvolvimento territorial.

A Alta Velocidade permitirá viabilizar melhores ligações regionais, nacionais e internacionais que passam e param próximo de Elvas, pelo que deverá assumir-se, em conjunto com outras infra-estruturas de transportes, como um meio de transporte integrado numa rede de acessibilidades alargada, a qual se estenderá a todo o país, devendo-se constituir como estrutura de desincentivo aos transportes público e individual.

O traçado previsto para a Alta Velocidade permite a articulação com a futura plataforma logística do Caia (Plataforma transfronteiriça), de média dimensão, que procura dinamizar a economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais, bem como estender a Espanha os actuais *hinterlands* portuários.

Da avaliação efectuada, para além dos impactes positivos associados à construção da Linha de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, foram identificados impactes negativos, essencialmente de âmbito local, que terão logo início na fase de construção (a qual se prevê que seja efectuada em 3 anos). Referem-se, de seguida, os principais impactes negativos identificados para as várias soluções em avaliação, ao nível dos vários factores ambientais.

Salienta-se que face à sensibilidade da zona atravessada e às características do projecto, os factores ambientais Ecologia (tendo em conta o atravessamento da IBA de Torre da Bolsa e o Sítio de Interesse Comunitário do Caia) e os Recursos Hídricos/Solos (tendo em consideração a área afectada ao Aproveitamento Hidroagrícola do Caia) são determinantes para a selecção das várias soluções de traçados.

Para os restantes factores ambientais (geomorfologia, recursos hídricos subterrâneos, socioeconomia, ordenamento do território e uso do solo, paisagem, ruído e património), face à avaliação efectuada, concluiu-se que os impactes negativos são passíveis de minimização, através da adopção de condicionantes, estudos e medidas de minimização específicas para as soluções em avaliação, constantes na presente DIA.

Para os factores ambientais determinantes, identificaram-se os seguintes impactes ambientais:

- Recursos Hídricos Superficiais – afectação de um sistema complexo de transporte e distribuição de água para o uso agrícola, do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia, composto por valas e canais de rega, reservatórios e sistemas subterrâneos de rega.
- Solos – ocupação de áreas de solos afectos à RAN e afectação de órgãos vitais do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia. Face à existência e à importância das Obras de Fomento Hidroagrícola existentes e de forma a complementar a análise da CA, foi solicitado um parecer específico à DGADR e à Associação de Beneficiários do Caia (ABC). A DGADR, tendo em conta também o parecer da ABC, considerou que todas as soluções de traçado interferem com o Canal de Elvas, com o Distribuidor do Carrascal e com infra-estruturas subterrâneas do sistema de rega das parcelas localizadas a Sul do traçado e com alguns caminhos que servem as explorações agrícolas integradas no Aproveitamento. No entanto, face às referidas afectações, considera a Solução 3 a mais favorável, com a



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

deslocação para ponte da respectiva Ligação à Linha de Leste. Apresenta um conjunto de estudos/medidas de minimização a implementar.

- Sistemas Ecológicos – atravessamento da IBA de Torre da Bolsa e da zona proposta para integrar a ZPE de Torre da Bolsa, interferindo-se com um local prioritário em termos nacionais para a conservação de aves estepárias, com afectação significativa das populações de duas espécies prioritárias - Abetarda e Sisão - do Norte Alentejano, as quais são de importância nacional e europeia, o que levou o ICNB a emitir parecer desfavorável aos traçados em avaliação.

Nesta área, o Sisão (*Tetrax tetrax*) apresenta uma das maiores densidades de machos reprodutores do país com 7,34 machos/100 ha, estimando-se para a área da IBA uma população constituída por 217 machos reprodutores. Na área apropriada para designação como ZPE a densidade de machos reprodutores é superior, atingindo os 9,2 machos/100 ha, densidade relevante a nível nacional, daí que seja uma área prioritária para a conservação desta ave ameaçada.

Nesta área, para a Abetarda (*Otis tarda*) ocorre um dos poucos locais de *lek* (paradas reprodutoras de machos) no país, sendo este núcleo reprodutor formado por cerca de 25 indivíduos, o qual constitui uma prioridade ao nível da conservação da espécie em Portugal, estando representados cerca de 1,7% da população nacional.

Para estas duas espécies, verifica-se conectividade entre esta área com outras áreas do Nordeste Alentejano (Vila Fernando, Veiros, Monforte, Campo Maior e Alter do Chão) e zonas vizinhas espanholas.

Face à limitada extensão de *habitat* estepário em Torre da Bolsa e estando todas as soluções da LAV a atravessar sensivelmente a meio a área considerada como fundamental para a conservação de aves estepárias, os principais impactes potenciais decorrentes deste projecto, na fase de exploração, são:

- Perda directa de *habitat* como resultado da implantação do projecto.
- Perda de *habitat* resultante do efeito de exclusão.
- Afectação significativa da área de *lek* da Abetarda.
- Abandono do dormitório de peneireiro-cinzento e de peneireiro-das-torres.
- Mortalidade directa como resultado de colisão com as catenárias ou com os comboios.

Face a estes impactes, a presente DIA apresenta um conjunto de medidas de minimização e de compensação, de forma a que, globalmente, sejam criadas condições favoráveis à constituição e manutenção de *habitat* estepário e fixação de aves estepárias.

Verifica-se, também, que todas as soluções de traçado se desenvolvem em cerca de 5,8km dentro do Sítio de Importância Comunitária do Caia. No entanto, concluiu-se, da avaliação efectuada, que o projecto não é susceptível de induzir impactes negativos significativos sobre o SIC do Caia, tendo em consideração as medidas de minimização previstas.

Note-se que, sendo a magnitude dos impactes sobre os sistemas ecológicos semelhante para todas as alternativas consideradas, a Solução 3 é a mais favorável, tendo em conta a afectação do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.

Em termos de Consulta Pública, verificou-se uma participação reduzida, com apenas seis pareceres. Nestes, salientam-se os pareceres de particulares, sendo que os proprietários da Herdade das Caldeiras e de um imóvel no Caia consideram mais desfavoráveis as Soluções 1,2,5 e 6, tendo em consideração a afectação/inviabilização e as actividades previstas para os seus imóveis/herdades. O proprietário da Herdade da Enxarinha considera que a Solução 5 é a que menos prejudicará essa propriedade.

Assim, face ao elevado interesse público do projecto e tomando em consideração as medidas de minimização da afectação dos factores ambientais dominantes, os sistemas ecológicos e o aproveitamento dos recursos hídricos e do solo, bem como as medidas de compensação acima mencionadas, constantes da presente DIA e a que o



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	projecto em apreço fica condicionado, resulta que o Lote LTF – Elvas/Caia da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Madrid – Lisboa/Porto, designadamente a Solução 3, poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.
--	--