



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação		
Designação do Projecto:	Modificação da Linha Vila Nova – Riba de Ave para Dupla a 150/400 kV entre as Subestações de Frades e da Caniçada	
Tipologia de Projecto:	Energia	Fase em que se encontra o Projecto: Projecto de Execução
Localização:	Distrito de Vila Real, concelho de Montalegre (freguesias de Cabril e Ferral), distrito de Braga, concelhos de Vieira do Minho (freguesias de Caniçada, Cova, Eira Vedra, Louredo, Parada do Bouro, Ruivães, Salamonde, Soengas, Tabuaças e Ventosa) e Braga (freguesia de Pedralva)	
Proponente:	REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.	
Entidade licenciadora:	Direcção-Geral de Energia e Geologia	
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Data: 22 de Junho de 2010

Decisão:	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada
----------	---

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">1. Salvaguardar o desenvolvimento da exploração de recursos geológicos que poderá vir a ocorrer nas áreas de pedido de prospecção e pesquisa (Felmica – Minerais Industriais, S.A. – MNPPP01609 e Quartzolita – Minas, Geotecnia e Construções, S.A. – MNPPP0152) e em áreas potenciais, dando cumprimento ao disposto no parecer da Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG).2. Compatibilização do projecto com as infra-estruturas rodoviárias existentes ou futuras, nomeadamente com a EN304 e EN103.3. Salvaguardar uma distância mínima de 100 m relativamente às habitações existentes na zona da Rechã, freguesia de Caniçada e de Soengas (conforme deliberação da Câmara Municipal de Vieira do Minho acta n.º 08, de 7 de Abril de 2010).4. Assegurar a participação e acompanhamento por parte da Autoridade Florestal Nacional (AFN), através da Direcção Regional das Florestas do Norte (DRFN), no planeamento e execução das obras do Troço 2 que se insiram ou colidam com o Perímetro Florestal da Cabreira.5. Relocalização da Linha no exterior da área circular, com centro nas coordenadas N 41º 40' 00"; W 008º 11' 00" e raio de 5 km, correspondente ao local de <i>scooping</i> para aviões de combate a incêndios florestais, de forma a não comprometer a sua utilização pelos aviões anfíbios na dinâmica do combate aos incêndios florestais.6. Apresentar, previamente ao início da obra, junto da Autoridade de AIA para apreciação, os locais seleccionados para a implantação dos estaleiros de obra e dos acessos a construir/beneficiar.7. Não impermeabilização dos acessos provisórios, devendo para tal:<ol style="list-style-type: none">a) Os taludes de escavação/aterro, considerados na construção/reabilitação dos acessos, serem estruturados em forma de “pescoço de cavalo”, com pendentes não superiores a 1V:2H;b) Os acessos a construir adaptarem-se à topografia do terreno, de forma a minimizar os movimentos de terra;c) Os acessos a construir/beneficiar serem feitos com material drenante, evitando-se valetas e passagens hidráulicas, bem como garantir-se o seu enquadramento ambiental e paisagístico.8. Encerramento dos novos acessos provisórios, em particular os localizados em áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN), devendo ser efectuada a sua recuperação mediante a reposição da situação original, ao nível da morfologia do terreno e da vegetação existente.9. Concretização das medidas de minimização e de compensação, bem como dos programas de monitorização constantes da presente DIA.10. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros
------------------------	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	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.
--	---

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:	
Medidas de minimização e de compensação:	
Fase prévia à execução das obras	
1.	As medidas de minimização que se apresentam seguidamente devem constar do Caderno de Encargos da obra a apresentar ao empreiteiro para seu integral cumprimento.
2.	Compatibilizar o projecto com as ocorrências patrimoniais detectadas durante a elaboração do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), afastando a implantação dos apoios destes locais.
3.	Realizar a prospecção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, bem como caminhos de acesso, caso as mesmas se encontrem fora das áreas já prospectadas ou em zonas que tivessem apresentado, aquando da realização do EIA, visibilidade reduzida ou nula.
4.	Relocalizar a Ocorrência 157 - Outeiro do Vale, Povoados com origem na Idade do Ferro, situada a 10 m do limite exterior da Área de Incidência Directa (AID), seguido da sua sinalização e vedação permanente.
Fase de construção	
5.	Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponíveis no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 18, 20, 23, 24, 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53 e 54.
6.	Os acessos aos locais de implantação dos apoios, sempre que não seja possível recorrer a acessos existentes, devem ser definidos em zonas amplas, evitando, na medida do possível, o corte de taludes verticais e limitando-os a situações que os tornem justificáveis como medidas de segurança na circulação rodoviária.
7.	O corte de taludes verticais deve ser alvo de acompanhamento ambiental, de modo a garantir a sua estabilidade ao longo da fase de obra e assegurar a sua recuperação e reintegração.
8.	No caso de vir a ser necessário recorrer à utilização de explosivos para a execução das fundações dos apoios da Linha a instalar, o Adjudicatário da Obra deve assegurar a execução e controlo dos processos construtivos de acordo com as regulamentações em vigor, minimizando afectações adicionais das formações geológicas e eventuais efeitos negativos em zonas habitadas próximas dos locais de intervenção, resultantes da transmissão de vibrações.
9.	Deve proceder-se à escolha minuciosa da localização dos acessos e das fundações dos apoios da Linha, seleccionando os locais de menor relevância ecológica, evitando a afectação de habitats classificados (Directiva Habitats).
10.	Deve proceder-se à instalação de sinalização intensiva, nomeadamente à instalação de BFD com 30cm de diâmetro de fixação dupla em cores de laranja a branco de 10 em 10 m em cada cabo de terra, dispostos alternadamente (em perfil resultam num espaçamento aproximado de 5 em 5 m), nos vãos identificados no EIA.
11.	Deve proceder-se à instalação de sinalização preventiva, isto é, a instalação de BFD de 20 em 20 m em cada cabo de terra, dispostos alternadamente (em perfil resultam num espaçamento aproximado de 10 em 10 m), nos vãos identificados no EIA.
12.	Na área do Parque Nacional da Peneda Gerês (PNPG) todas as obras (incluindo a abertura de acessos) devem ser realizadas fora do período de nidificação/criação da fauna de estatuto ameaçado (considera-se que o período de nidificação/criação decorre entre 1 de Março e 1 de Julho).
13.	No caso de haver necessidade de proceder ao abate de arvoredos, em áreas pertencentes ao Perímetro Florestal sob gestão da AFN, a retirada do material lenhoso existente só deve ser concretizada após a DRFN proceder previamente à sua venda e respectiva repartição de receitas.
14.	Utilizar e/ou recuperar, sempre que possível, a rede viária já existente. Efectuar o mínimo de mobilizações na abertura de acessos e/ou na implantação de infra-estruturas de apoio à obra. Aquando da instalação dos estaleiros, devem ser privilegiadas as áreas urbanas, bem como ter em consideração os acessos existentes. Na fase final de construção e no início da fase de exploração, deve proceder-se à desactivação dos novos acessos abertos no âmbito do presente projecto.
15.	A lavagem de betoneiras deve ser realizada, preferencialmente, na central de betonagem; a descarga das águas resultantes da limpeza das betoneiras deve ser efectuada em locais destinados para o efeito; se absolutamente necessário, após betonagem dos maciços de fundação dos apoios, poderá proceder-se à lavagem de resíduos de betão das calhas das autobetoneiras junto das terras a utilizar posteriormente no aterro das fundações.
16.	As operações de construção, em especial as mais ruidosas, que se desenrolem na proximidade de habitações, apenas devem ter lugar nos dias úteis, das 8h às 20h.
17.	O tráfego de viaturas pesadas deve ser efectuada em trajectos que evitem ao máximo o incómodo para as populações. Caso seja inevitável o atravessamento de localidades, o trajecto deve ser o mais curto possível e ser efectuada a velocidade reduzida.
18.	Seleccionar os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

19. Proteger as linhas de água, efectuando-se (idealmente) ou facilitando-se (por meio de pequenas movimentações superficiais) o revestimento vegetal o mais rápido possível nas áreas afectadas pelas movimentações de terras, de modo a consolidar os terrenos e evitar impactes ulteriores devidos aos processos erosivos.
20. A desflorestação e a desmatação devem ser realizadas de modo a proteger os exemplares arbóreos, bem como os habitats silvestres, minimizando a perturbação na zona envolvente e permitindo a recuperação dos exemplares alvo de corte. Deve proceder-se à remoção e à eliminação dos resíduos vegetais, de forma a evitar a acumulação excessiva de leitos de combustível (redução do risco de incêndio) e evitar a ocorrência de problemas fitossanitários e a degradação dos solos e da água.
21. As zonas seleccionadas para serem sujeitas a desmatação devem ser assinaladas com marcas visíveis (por exemplo, fitas coloridas, <i>sprays</i> não tóxicos), permitindo a identificação das áreas de intervenção em qualquer instante. As árvores não podem ser cortadas ou danificadas fora dos limites marcados e o equipamento não poderá ser operado para além daqueles limites sem autorização expressa.
22. As operações de desmatação e de desbaste devem estar limitadas aos locais estritamente necessários para a implantação do projecto.
23. Efectuar, após a dematação, a prospecção arqueológica sistemática das áreas de incidência do projecto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, zonas de depósito temporário e de empréstimo de inertes.
24. Realizar o acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), particularmente na zona de escavação das fundações dos apoios, não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias. O acompanhamento deve ser continuado e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, deve ser garantido o acompanhamento de todas as frentes.
25. Os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico poderão vir a determinar a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Antes da adopção de qualquer medida de mitigação deverá compatibilizar-se a localização dos elementos do projecto, nomeadamente os apoios, com os vestígios patrimoniais que possam ser detectados, de modo a garantir a sua preservação e o seu enquadramento visual.
26. Se, na fase de construção, ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo responsável obrigado a comunicar de imediato ao Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR) as ocorrências. Se a destruição de um sítio (total ou parcial), depois de devidamente justificada, for considerada como inevitável, deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo da totalidade dos vestígios e contextos a afectar, através da sua escavação arqueológica integral.
27. As estruturas arqueológicas que, eventualmente, forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível e em função do seu valor patrimonial, ser conservadas <i>in situ</i> .
28. Sinalizar e vedar permanentemente todas as ocorrências patrimoniais referenciadas no EIA que se situem a menos de 100 m da frente de obra e dos acessos, bem como de todas aquelas que possam vir a surgir durante os trabalhos de acompanhamento.
29. Na área dos apoios 18, 19 e 20 – Outeiro de Púcaros – deve efectuar-se uma desmatação cuidadosa, seguida de prospecção sistemática, dada a forte possibilidade de aí existirem sítios arqueológicos. Caso após a prospecção se confirme a presença de tais vestígios, deve compatibilizar-se o projecto com a preservação dos mesmos. No entanto, caso tal não seja possível, deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo da totalidade dos vestígios e contextos a afectar, através da sua escavação arqueológica integral.
30. Incluir no Caderno de Encargos todas as medidas dirigidas para a fase de obra referentes ao Património Arqueológico, Arquitectónico e Etnográfico, bem como uma Carta de Condicionantes, à escala de projecto, com a localização de todas as ocorrências na Área de Incidência Directa (corredor de 100 metros de largura) no qual se deve acrescentar a Ocorrência 157 - Outeiro do Vale, situada a 10 metros desta área.
31. As alterações à Linha na área da Subestação de Pedralva (mudança de apoios), devem ter um acompanhamento arqueológico reforçado dado tratar-se de um local onde se reconhece a existência de uma grande quantidade de vestígios arqueológicos.
32. Todos os muros divisórios de propriedade que vierem a ser afectados pelo empreendimento devem ser sempre reconstruídos com os materiais originais, respeitando a sua técnica construtiva e a sua estereotomia, de forma a salvaguardar a sua preservação enquanto elementos marcantes da humanização da paisagem, particularmente nos trechos de paisagem de montanha em que estruturam o seu parcelário de utilização agro-pastoril.
33. Garantir soluções que vão para além das indemnizações previstas por lei, no âmbito do processo de expropriações e/ou indemnizações pelas afectações de terrenos, sempre que as partes não cheguem a acordo, tendo em consideração que se trata de terrenos com explorações que constituem um rendimento complementar à subsistência.
34. Evitar o mínimo de destruição de manchas florestais na implantação dos apoios, bem como na construção dos acessos provisórios e dos estaleiros.
35. Não permitir a interferência com linhas de água e leitos de cheia, no que diz respeito à travessia aérea dos cursos



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

de água, pelo que todos os apoios, bem com os acessos, se devem localizar a mais de 10 metros das suas margens.
36. Garantir um armazenamento de terras suficientemente longe de linhas de escoamento preferencial de modo a evitar o arrastamento de sólidos.
37. Alertar, acerca da construção da Linha, as entidades envolvidas na prevenção e combate aos incêndios florestais, nomeadamente os corpos de bombeiros da zona afectada, os Serviços Municipais de Protecção Civil dos concelhos abrangidos e a AFN. Todas as alterações nas acessibilidades ou perda de mobilidade, decorrentes da instalação de estaleiros de obras, devem ser comunicadas atempadamente a todos os Agentes de Protecção Civil locais, para que não percam o acesso directo às populações mais próximas. Devem, ainda, evitar-se situações que coloquem em perigo agricultores que utilizam eventualmente os caminhos de acesso às obras para aceder às suas propriedades.
38. Assegurar toda a informação acerca da construção da Linha junto das entidades utilizadoras do espaço aéreo na zona envolvente ao projecto.
39. Proceder à balizagem aeronáutica da Linha, na sua totalidade e nos respectivos apoios, no sentido de ser facilmente referenciável pelos meios aéreos, minimizando o risco de acidentes por colisão. Necessidade reforçada pela sobrepassagem de zonas críticas do ponto de vista do risco de incêndio florestal.
40. Assegurar em caso de inutilização de um ponto de água a construção de outro em sua substituição.
41. Assegurar na manobra de viaturas e manuseamento de determinados equipamentos todas as medidas de segurança que visem prevenir a origem de focos de incêndio.
42. Proceder à remoção controlada de todos os despojos das acções de desmatação, corte ou decote de árvores e decapagem, cumprindo o que as disposições legais recomendam, no sentido de prevenir a deflagração de incêndios. Estas acções devem ser realizadas fora do período crítico de incêndios florestais e utilizando mecanismos adequados à retenção de eventuais faíscas. Adicionalmente, na fase de desmontagem dos estaleiros devem ser removidos todos os materiais sobrantes, não devendo permanecer no local quaisquer objectos que possam originar ou alimentar a deflagração de incêndios.
43. Elaborar o Plano de Segurança/Emergência para a ocorrência de acidentes ou outras situações de emergência, contemplando todos os procedimentos a levar a cabo pela empresa responsável, no sentido de minimizar os potenciais efeitos negativos. Este plano deve ser do conhecimento dos meios de socorro locais.
Fase de exploração
44. Manter as medidas de manutenção dos caminhos de acesso e dos taludes, sobretudo nas zonas de maiores declives.
45. Assegurar que os acessos a construir, destinados à manutenção da Linha, incluem uma solução que vise que a circulação de veículos motorizados seja limitada aos necessários ao bom funcionamento da Linha e aos veículos dos serviços de emergência. A interdição dos novos acessos ao público em geral deve ser devidamente sinalizada e efectivada através de um dispositivo que impeça a sua passagem.
46. Assegurar o destino final adequado para os diferentes tipos de resíduos susceptíveis de virem a ser produzidos durante as operações de manutenção da linha, nomeadamente resíduos vegetais, de acordo com a metodologia adoptada no Sistema de Gestão Ambiental (SGA) da REN, o qual se encontra definido na Especificação Técnica geral para a Gestão de Resíduos em Obras da REN, SA (ET-003) e nas Disposições Gerais sobre Gestão Ambiental (ET-0007).
47. Informar os Serviços Municipais de Protecção Civil dos concelhos abrangidos sobre a implantação do projecto, de modo a proceder à eventual actualização do Plano Municipal de Emergência e do Plano Municipal de Defesa da Floresta contra incêndios.
48. Assegurar a limpeza anual, por supressão total ou parcial, do material combustível existente sob a projecção da Linha, de modo a garantir a existência de uma faixa de segurança.
Fase de desactivação
49. Tendo em conta o horizonte de exploração do projecto, deve o proponente, no último ano de exploração do projecto, apresentar à entidade pública competente um plano de desactivação pormenorizado, contemplando os seguintes aspectos: a) Solução final de requalificação da área de implantação do projecto e projectos complementares, a qual deve ser compatível com os instrumentos de gestão territorial e com o quadro legal então em vigor; b) Acções de desmantelamento e obra a ter lugar; c) Destino a dar a todos os elementos retirados; d) Plano de recuperação final de todas as áreas afectadas.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Programas de Monitorização:

Ecologia

Parâmetros a monitorizar:

- Mortalidade de aves;
- Frequência de voo das aves através da linha eléctrica;
- Índices de abundância de aves susceptíveis a colisão/electrocussão.

A integração de todos os dados recolhidos ao longo da monitorização permitirá determinar os impactes que esta infraestrutura terá sobre a avifauna existente na área de estudo.

Locais e frequência da amostragem:

Deve ter início logo após a activação da Linha e ter uma duração mínima de 2-3 anos. Para a prospecção de cadáveres ao longo da linha eléctrica, devem ser amostrados troços da Linha em zonas onde esta tarefa seja possível (está condicionada pelo tipo de habitat e orografia do terreno) e de forma a cobrir o maior número de biótopos possível. Para tal, há que fazer inicialmente uma visita a toda a extensão da linha de modo a seleccionar os locais prospectáveis. Os observadores estimarão a percentagem de troço onde não é possível conduzir uma prospecção eficaz (zonas de vegetação muito densa, plano de água, cercado com animais domésticos, entre outras). Se esse valor ultrapassar 20% o troço deve ser eliminado.

No caso das áreas sensíveis, deve, sempre que possível, prospectar-se a totalidade da linha (entre os apoios LVNR AP01 a LVNR AP25), cerca de 8 km. Nas restantes áreas deve ser prospectada cerca de 20% da extensão total da Linha (cerca de 16 km), correspondente a aproximadamente 3 km, os quais devem ser percorridos com o intuito de detectar cadáveres ou vestígios de aves.

Os observadores estimarão a percentagem de troço onde não é possível conduzir uma prospecção eficaz (zonas de vegetação muito densa, plano de água, cercado com animais domésticos, entre outras). Se esse valor ultrapassar 20% o troço deve ser eliminado.

Para avaliar qual a frequência de voo através das linhas e para estimar índices de abundância das aves devem ser realizados censos nas mesmas épocas em que as campanhas de prospecção vão ser efectuadas (invernada, nidificação, dispersão de juvenis e migração pós-reprodutora). Deve-se efectuar, pelo menos, 1 ponto por biótopo, duas vezes por estação, em dois anos alternados (ano 0 e primeiro ano de exploração).

As campanhas de prospecção devem realizar-se, no máximo, de 7 dias em 7 dias (este período poderá ser adaptado consoante os resultados obtidos através dos cálculos das taxas de decomposição/remoção de cadáveres), sendo constituídas por 4 a 8 visitas consecutivas no Inverno (época de invernada), na Primavera (época de nidificação), no início do Verão (época de dispersão de juvenis) e no Outono (época de migração pós reprodutora). Estas amostragens devem ser realizadas, pelo menos, nos 2-3 primeiros anos da fase de exploração. Os locais específicos de amostragem para a detectabilidade devem ser estratificados em função dos habitats existentes ao longo da linha.

Caso o habitat não possua variações significativas ao longo do ano em termos de densidade e altura da vegetação (e.g. matos), os testes de detectabilidade por parte dos observadores podem ser efectuados apenas numa estação do ano.

Os testes de decomposição/remoção de cadáveres devem ser realizados nas 4 épocas fenológicas identificadas anteriormente. Cada campanha deve ser realizada 24h, uma semana e após metade do tempo que decorre entre as campanhas de prospecção.

Critérios de avaliação:

Com a integração de toda a informação recolhida durante os primeiros anos de exploração da linha eléctrica será possível determinar quais os seus impactes na avifauna local. A sua significância deve ser avaliada através da correcta interpretação dos resultados obtidos na análise estatística, sendo para tal indispensável uma abordagem, pelo menos, ao nível do contexto regional. Neste ponto é fundamental a consulta de bibliografia e de especialistas.

Para facilitar a avaliação da mortalidade causada por electrocussão ou colisão com a linha devem ser estabelecidos critérios no sentido de determinar o intervalo a partir do qual a população de cada espécie pode estar comprometida. Esse valor deve ser obtido através da análise estatística dos dados obtidos e dos censos e da mortalidade observada.

É, também, imprescindível a consulta dos relatórios referentes aos projectos realizados em Portugal sobre o impacte de linhas eléctricas sobre a avifauna.

Periodicidade dos relatórios:



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

No final de cada ano de monitorização deve ser efectuado um relatório técnico (entregue, num período máximo de 60-90 dias após a realização da última amostragem do ano), cuja estrutura esteja de acordo com Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. Neste, deve ser avaliada a eficácia das técnicas de amostragem, procedendo-se à sua alteração caso a equipa responsável pelo estudo considere necessário. Anualmente deve ser efectuada uma comparação dos resultados com os resultados dos anos anteriores, de modo a que haja um historial de todo o programa de monitorização. No final do período de monitorização, o último relatório deve fazer uma revisão geral de todo o trabalho de monitorização desenvolvido.

Ambiente sonoro

Não se considera necessária a implementação de um programa de monitorização, dado que os valores de ruído ambiente previstos com o projecto não se aproximam dos valores limite legais.

Apenas devem ser salvaguardadas as situações em que venham a ocorrer potenciais reclamações. Nesses casos, devem ser efectuadas medições acústicas no(s) local(ais) alvo de reclamação e averiguado o cumprimento dos valores limite legais. As medições devem ser efectuadas de acordo com os procedimentos descritos na Norma Portuguesa NP 1730 (1996), complementada pelos procedimentos constantes da Circular de Clientes n.º 02/2007 – “Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-Lei nº 9/2007” do Instituto Português de Acreditação (IPAC), de Fevereiro de 2007, de forma a assegurar que os resultados das medições sejam representativos do período temporal que se pretende caracterizar.

Validade da DIA:	22 de Junho de 2012
-------------------------	---------------------

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 932/2010 (2.ª série), publicado no Diário da República de 14/01/2010)

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



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
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">▪ O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) deu entrada na Agência Portuguesa do Ambiente (APA) no dia 14 de Outubro de 2009.▪ Instrução do processo no dia 22 de Outubro de 2009, ao abrigo do n.º 19, do Anexo I do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua redacção actual.▪ A APA, enquanto Autoridade de AIA, nomeou a respectiva Comissão de Avaliação (CA), composta por sete elementos, dos quais três da APA, um da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), um do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR), um do Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB) e um da Administração da Região Hidrográfica (ARH) do Norte.▪ No âmbito da avaliação da conformidade do EIA, foram solicitados ao proponente elementos adicionais ao EIA, tendo sido declarada, após apreciação dos elementos recebidos, a conformidade do EIA no dia 21 de Janeiro de 2010.▪ Apreciação dos novos elementos adicionais, solicitados após a emissão da declaração de conformidade, recebidos no dia 25 de Fevereiro de 2010.▪ Consulta de entidades externas com competência na apreciação do projecto, nomeadamente das seguintes: Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG), Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC), Autoridade Florestal Nacional (AFN), Estradas de Portugal (EP), Estado Maior da Força Aérea Portuguesa (EMFA), Autoridade Nacional de Comunicações (ICP-ANACOM), Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) e Direcção Regional de Cultura do Norte (DRC-N).▪ O período de Consulta Pública decorreu durante 45 dias úteis, com início no dia 10 de Fevereiro de 2010 e término no dia 14 de Abril de 2010.▪ Realização de reuniões nas Câmaras Municipais de Braga, Vieira do Minho e Montalegre, entre os dias 15 e 16 de Março de 2010, no âmbito da Consulta Pública e de uma visita ao local de projecto, no dia 17 de Março, com a presença de representantes da CA, do proponente e da empresa responsável pela elaboração do EIA.▪ Elaboração do Parecer Técnico Final da CA, concluído em Maio de 2010.▪ Preparação da proposta de DIA e envio para a tutela (registo de entrada n.º 2754, de 8 de Junho de 2010).▪ Emissão da DIA. <p><u>Resumo dos pareceres externos</u></p> <p>Os pareceres emitidos pelas entidades consultadas encontram-se no Anexo II do Parecer Técnico Final da CA, resumindo-se de seguida os pontos considerados mais relevantes:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ A <u>ANPC</u> referiu que a implantação do projecto terá afectações significativas na utilização de locais de <i>scooping</i> definidos para os aviões de combate a incêndios florestais, nomeadamente na actual utilização do braço Sul da albufeira da Caniçada, entre a barragem e as pontes do rio Caldo. <p>Por outro lado, o mesmo parecer referiu, ainda, que o projecto se insere em áreas classificadas com probabilidade de ocorrência de incêndio "Alta" a "Muito Alta" e atravessa a zona crítica para o risco de incêndio do Barroso (nas freguesias de Cantelães, Salamonde e Ruivães).</p> <p><i>Assim, condiciona o projecto à realocação da Linha no exterior da área circular com centro nas coordenadas do ponto referido na condicionante n.º 5 da presente DIA e raio de 5 km, de forma a não comprometer a sua utilização pelos aviões anfíbios na dinâmica do combate aos incêndios florestais. Refere-se, ainda, que foram contempladas na presente DIA as diversas medidas de minimização, para a fase de construção e de exploração, constantes do seu parecer.</i></p>
---	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<ul style="list-style-type: none">▪ A <u>AFN</u> referiu que o planeamento e a execução das obras que se insiram ou colidam com o Troço 2, que atravessa uma área reduzida do Perímetro Florestal da Cabreira, devem ter a sua participação e acompanhamento através da Direcção Regional das Florestas do Norte (DRFN). Referiu, ainda, que caso venha a existir necessidade de proceder ao abate de arvoredo, em áreas pertencentes ao Perímetro Florestal sob gestão da AFN, a retirada do material lenhoso existente só é concretizada após a DRFN proceder previamente à sua venda e respectiva repartição de receitas. <p><i>Face ao exposto, refere-se que a presente DIA acautela, tanto o acompanhamento nos moldes referidos no parecer da AFN (condicionante n.º 4), como a articulação com a DRFN.</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ A <u>EP</u> identificou as seguintes intercepções com infra-estruturas rodoviárias:<ul style="list-style-type: none">- EN304, para a qual não se encontra previsto nenhum estudo e/ou projecto;- EN103, para a qual foi desenvolvido um projecto base dentro do corredor do projecto em avaliação. <p>Salientou a necessidade de se dar cumprimento ao Decreto-Lei n.º 1/92, de 18 de Fevereiro, e ao Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de Janeiro, sempre que ocorram interferências entre Linhas de Muito Alta Tensão e infra-estruturas rodoviárias existentes ou futuras.</p> <p><i>A compatibilização do presente projecto com as referidas infra-estruturas rodoviárias está devidamente acautelada mediante a concretização da condicionante n.º 2 da presente DIA.</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ A <u>DGEG</u> emitiu parecer favorável, referindo a necessidade de se salvaguardar a exploração dos recursos geológicos que poderão ocorrer nas áreas de Pedido de Prospecção e Pesquisa Felmicas – Minerais Industriais, S.A. – MNPPP0160 e Quartzolitas – Minas, Geotecnia e Construções, S.A. – MNPPP0152. <p><i>Esta situação está acautelada na presente DIA, mediante o cumprimento da condicionante n.º 1.</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ A <u>DRC-N</u> condicionou a aprovação do projecto indicando que “(...) todos os muros divisórios de propriedade que vierem a ser afectados pelo empreendimento deverão sempre ser reconstruídos com os materiais originais, respeitando a sua técnica construtiva e a sua estereotomia, por forma a salvaguardar a sua preservação enquanto elementos marcantes da humanização da paisagem, particularmente nos trechos de paisagem de montanha em que estruturam o seu parcelário de utilização agro-pastoril”. <p><i>Esta condição está devidamente salvaguardada na presente DIA mediante a concretização da medida n.º 32.</i></p>
Resumo do resultado da consulta pública:	<p>No âmbito da consulta pública foram recebidos três pareceres com a seguinte proveniência:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ A <u>ANA - Aeroportos de Portugal</u> referiu estarem incluídas no projecto as condicionantes aeronáuticas civis indicadas ao promotor, pelo que nada tem a acrescentar.▪ A <u>Águas de Trás-os-Montes e Alto Douro</u> informou que a área em estudo não tem interferência com qualquer infra-estrutura da sua responsabilidade ou gestão.▪ O <u>cidadão Joaquim Pinto Pereira</u> identificou o terreno, sito na freguesia de Soengas, concelho de Vieira do Minho, afectado pela colocação do apoio n.º 46. <p><i>Relativamente a este assunto, informa-se que foram solicitados esclarecimentos ao proponente, de modo a que o mesmo possa esclarecer o cidadão em questão relativamente à afectação do seu terreno.</i></p>
Razões de facto e de direito que justificam a decisão:	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Técnico Final da CA e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos que a justificam.</p> <p>A remodelação da actual Linha Vila Nova – Riba de Ave é um projecto que se encontra inserido num plano de reforço da Rede Nacional de Transporte (RNT) e que</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

compreende a reconversão de uma linha antiga e de reduzida capacidade de transporte, substituindo-a por uma nova e preparada para operar a 400 kV.

O projecto em apreço tem como objectivo dotar a nova Linha com uma capacidade superior, estabelecendo condições adequadas à recepção dos volumes de energias renováveis (energia eólica e energia hídrica) previstos para as serras da Cabreira e do Barroso, bem como para as albufeiras de Salamonde e de Venda Nova.

O presente projecto, com um horizonte temporal de vida útil de 50 anos, apresenta uma extensão total de cerca de 23 km, subdividido em quatro troços, aos quais correspondem diferentes tipos de intervenção. Os novos troços a implantar incluem um total de 59 apoios, havendo lugar à desmontagem de 66 apoios da actual linha.

A implantação do projecto, sobretudo na fase de exploração, afigura-se como um impacte positivo, de âmbito regional e nacional, dado que o reforço das condições de escoamento de energia se traduz numa maior eficácia e qualidade nos serviços de fornecimento e transporte de energia.

Igualmente a desmontagem da linha existente, com a respectiva libertação de áreas em espaços de natureza urbana e agrícola, gera impactes positivos, de magnitude e significância moderada, em termos de ocupação do solo.

Da análise efectuada, concluiu-se que, na generalidade, os impactes negativos identificados são susceptíveis de minimização mediante o cumprimento das condicionantes, bem como das medidas de minimização, constantes da presente DIA. No entanto, destacam-se os aspectos seguidamente apresentados.

Ao nível da ecologia, refere-se que o Troço 1 do projecto em apreço atravessa o Parque Natural da Peneda Gerês (PNPG) e o Sítio Rede Natura 2000 com o mesmo nome. No entanto, apenas 3 dos 10 apoios que constituem este troço se situam no seu interior, sendo que estes novos apoios assentarão nos mesmos locais dos apoios existentes. Concluiu-se, ainda, que não é expectável a afectação de nenhum habitat natural, uma vez que os novos apoios serão instalados em plena área florestal de produção (eucaliptos e pinheiros), zonas de valor ecológico muito reduzido.

Relativamente aos restantes apoios da Linha, concluiu-se que 10 dos 56 apoios previstos se inserem sobre o Habitat 4030 "Charnechas secas europeias", que corresponde a uma zona de potencial ocorrência do Habitat 4020* "Charnechas húmidas atlânticas temperadas de *Erica ciliaris* e *Erica tetralix*" (habitat prioritário). Uma vez que está prevista a selecção de locais de menor importância ecológica para a localização dos apoios e acessos à obra, conforme o disposto na medida n.º 9 da presente DIA, não se prevê a afectação deste habitat prioritário.

Ao nível dos solos e ocupação do solo, os impactes identificados são negativos e pouco significativos, excepto nas áreas de carácter florestal onde os impactes se consideram moderadamente significativos, mas minimizáveis, atendendo à necessidade de corte/abate de árvores para a implantação de alguns apoios nos Troços 1 e 2, bem como para o estabelecimento da faixa de protecção da Linha.

Relativamente à componente social, concluiu-se que o atravessamento e/ou ocupação de propriedades privadas e campos cultivados pode traduzir-se numa perda de valor económico dos terrenos afectados, com consequentes prejuízos para os proprietários. Como tal, nos processos de expropriação e/ou de indemnização que se vierem a afigurar necessários, para além das resoluções previstas na legislação aplicável, deve ser cumprido com o disposto na medida n.º 33 da presente DIA.

Não se prevê a ocorrência de impactes negativos sobre o ambiente sonoro. No entanto, constatou-se, para o receptor R1, o incumprimento do Critério de Exposição Máxima, devido ao ruído gerado pelo tráfego rodoviário da EN103, não se prevendo que os níveis de ruído gerados pela Linha incrementem os valores observados actualmente. No entanto, a presente DIA acautela a execução de campanhas de medição acústica incidentes sobre os locais que vierem a ser alvo de reclamações.

No que respeita ao património construído, arqueológico, arquitectónico e etnográfico, considera-se que o projecto terá impactes negativos, sobretudo na fase de construção e durante as acções de desmatção e abertura das fundações para a colocação dos apoios. Este impacte é minimizável desde que cumpridas as medidas n.º 2, 3, 4, 23,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 e 31.

Face ao exposto e ponderados todos os factores em presença, conclui-se que o projecto de “Modificação da Linha Vila Nova – Riba de Ave para Dupla a 150/400 kV, entre as Subestações de Frades e Caniçada”, poderá ser aprovado desde que cumpridas todas as condições constantes da presente DIA.