

Avaliação de Impacte Ambiental sobre o projeto
“Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte- Variante de Évora”
Estudo Prévio
(AIA nº 2999)

Elementos a solicitar no âmbito da verificação da conformidade do Estudo de Impacte Ambiental

No âmbito da verificação da conformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) a Comissão de Avaliação considerou necessária a apresentação de elementos adicionais. Assim, deve ser apresentado um Aditamento ao EIA que inclua a informação a seguir indicada.

1. Projeto (enquadramento e justificação) e aspetos globais

- 1.1.** Apresentar a estratégia global que integra o Corredor Sul, especificando as ligações previstas Sines, Poceirão, Évora/Elvas Caia, a Ligação AV Lisboa Madrid e enquadramento do projeto em avaliação na referida estratégia.
- 1.2.** Desenvolver a integração do projeto na ligação ferroviária Sines Fronteira.
- 1.3.** Considerando que:

- o Corredor Sul, no qual se insere o projeto em avaliação, tem como objetivo, nomeadamente *“Estabelecer uma ligação ferroviária para o tráfego de mercadorias entre o Porto de Sines e Espanha e daí para o resto da Europa, contribuindo assim para a melhoria da capacidade do Porto de Sines (...)”*
- o projeto foi acordado na XIX Cimeira Luso-Espanhola (...), e faz parte do Projeto Prioritário nº 16 (Eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines / Algeciras - Madrid - Paris) da Rede Transeuropeia de Transportes,
- o corredor internacional sul, (...) engloba o eixo portuário Lisboa / Setúbal / Sines e uma nova ligação ferroviária internacional,

explicitar os fundamentos que permitam concluir que o projeto em avaliação, com uma via única, e no qual quer a plataforma, quer as obras de arte são também dimensionadas para uma via única, dá cumprimento aos referidos objetivos. A referida fundamentação deve integrar os diversos projetos previstos, nomeadamente expansão do Terminal XXI, Terminal Vasco da Gama, Terminal do Barreiro, Plataformas Logísticas.

- 1.4.** Explicitar com maior detalhe as seis alternativas consideradas no estudo de viabilidade de corredores, bem como os respetivos fundamentos para a sua não avaliação, enquanto soluções de projeto (para fases posteriores). Deve ser particularmente desenvolvida a justificação da exclusão da solução de maior aproximação ao corredor do IP2.
- 1.5.** Apresentar os cenários de tráfego para horizontes superiores a 2026, adequados ao tempo de vida da infraestrutura, contemplando os referidos projetos previstos, alguns dos quais incluídos no PET 3+.
- 1.6.** Fundamentar a enunciada estabilização dos valores de tráfego a partir de 2026. Note-se que não é apresentada qualquer avaliação de impactes para datas posteriores, e/ou decorrentes de uma utilização mais intensiva da infraestrutura.
- 1.7.** Explicitar qual a alteração nos tempos de percurso no transporte de mercadorias, entre o Porto de Sines e a fronteira, que o projeto implica, face à situação atual.
- 1.8.** Desenvolver o enquadramento e explicitar a questão da estação intermodal (Rede convencional/Rede AV de Évora), nomeadamente no que se refere à relação com os novos patamares de velocidade agora previstos e com a alteração da configuração da plataforma, de modo a clarificar as alterações relativamente

ao cenário de concretização do projeto de Alta Velocidade, no qual estava prevista uma velocidade de 300 km/h.

- 1.9. Caracterizar sumariamente os projetos previstos para os restantes troços (ligação ferroviária entre o Porto de Sines e o projeto em avaliação), incluindo ponto de situação dos referidos projetos.
- 1.10. Esclarecer a continuidade/interligação do projeto em avaliação, considerando nomeadamente o número e tipologia das vias, com a ligação Évora Norte–Elvas /Caia e com a ligação ferroviária entre Casa Branca-Évora.
- 1.11. Esclarecer o ponto de situação dos projetos relativos à Linha de Alta Velocidade, especificando nomeadamente se as mercadorias passarão a ser transportadas na linha de alta velocidade, ou se a referida linha fica reservada ao transporte exclusivo de passageiros.
- 1.12. Esclarecer se o projeto em avaliação, mesmo que provisoriamente, poderá suportar composições de Alta Velocidade, como as referidos como exemplo no procedimento de avaliação relativo ao projeto “Nova ligação ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia” (nomeadamente BRAVA 120 CA).
- 1.13. Apresentar peça desenhada na qual se represente a totalidade das linhas e estações previstas na zona de Évora, com indicação clara dos canais e linhas destinados ao transporte de passageiros e de mercadorias, de forma a enquadrar o projeto em avaliação com outros da mesma tipologia.
- 1.14. Caracterizar sumariamente as estações existentes e previstas na envolvente do projeto.
- 1.15. Analisar as possibilidades de uma articulação com o Parque Industrial de Évora, ponderando a coexistência de uma estação técnica.
- 1.16. Apresentar os impactes associados à implementação do projeto da catenária (visuais, vibrações, etc.).
- 1.17. Reformular a avaliação dos impactes ambientais cumulativos, a qual apenas refere os projetos ferroviários Linha de Évora Norte – Elvas / Caia e restante continuidade do eixo Sines – Setúbal-Lisboa/Évora/Elvas-Caia/Madrid e Linha do Leste, de modo a contemplar, adicionalmente, outros diversos projeto previstos em áreas adjacentes, como por exemplo, o IP2, Variante Rodoviária de Évora, Frente Urbana Adjacente à Expo Évora, etc.
- 1.18. Rever o capítulo do EIA relativo às conclusões, procedendo à harmonização do conteúdo apresentado para os diferentes fatores, corrigindo o facto de serem identificados de impactes positivos quando não ocorrem ações (note-se que o EIA identifica impactes positivos na fase de exploração, nomeadamente no que se reporta à Geologia, Geomorfologia e Recursos Naturais, reconhecendo simultaneamente a ausência de atividades de construção e mobilização de solos), e retificando aspetos de redação.
- 1.19. Apresentar quadro com síntese das características dos principais aterros e escavações do projeto, incluindo nomeadamente Pk inicial e final, extensão e altura máxima.
- 1.20. Apresentar informação SIG editável (*shape file*) ou em outro formato vetorial referente à área de intervenção do projeto, considerando as três alternativas de traçado propostas (identificando a área que efetivamente é ocupada com o projeto, ou seja: áreas de aterro/escavação e a área de implantação da linha e/ou estações técnicas/outras).
- 1.21. Apresentar ortofotomapa, à escala de projeto, com soluções assinaladas.

2. Fatores ambientais

2.1. Geologia e geomorfologia

- 2.1.1. Apresentar seções geológicas segundo o traçado das diversas soluções preconizadas na escala 1/25000 ou inferiores.
- 2.1.2. Apresentar catálogo de sismos da região de estudo, com a projeção dos seus epicentros num esboço topográfico na escala 1/25 000.
- 2.1.3. Apresentar a estimativa dos volumes de terras movimentados, decorrentes da decapagem e as escavações, dos volumes destinados a aterros, bem como uma estimativa para o seu balanço.

2.2. Hidrogeologia/Recursos Hídricos Subterrâneos

Situação de referência

No ponto 4.7.4.1 i) do EIA, no que respeita à Captação de Água para Consumo Humano (superficiais e subterrâneas) consta que *“Em relação as captações de água para consumo humano superficiais cumpre referir que em nenhum dos corredores existem captações públicas para consumo humano. As duas captações mais próximas correspondem às captações da Albufeira da Vigia e da Albufeira de Monte Novo, sendo que a mais próxima é a captação do Monte Novo, que se encontra a cerca de 11,8 km do corredor da Solução 3”, nada sendo especificado quanto às captações de água subterrânea para o mesmo fim. Assim, importa:*

- 2.2.1.** Esclarecer a existência de captações de água subterrânea para o consumo humano, dentro ou fora dos corredores (Solução 1, Solução 2 e Solução 3) do projeto e, na eventualidade desta existência, apresentar os respetivos Perímetros de Proteção (imediata, intermédia e alargada) e analisar os potenciais conflitos face à legislação vigente (DL 382/99, de 22 de Setembro).

Avaliação de impactes

- 2.2.2.** Considerar, na avaliação de impactes relativos à fase de exploração da ferrovia, o efeito, a prazo, da matéria particulada e de metais pesados que resultem do desgaste de carris, rodados e travões, e que de alguma forma possam contaminar os meios hídricos envolventes.

Comparação de soluções

- 2.2.3.** Integrar, além da análise de impactes sobre as águas subterrâneas considerando a extensão e a profundidade das escavações com possível alteração nos padrões de escoamento subterrâneo, o número de captações de água (furos, poços, nascentes e charcas) diretamente afetadas pelo traçado da ferrovia e a importância dessas captações, seja pela produtividade seja pelos fins a que se destinam.

2.3. Ambiente Sonoro

Avaliação de Impactes

- 2.3.1.** Incluir na avaliação de impactes (itens 6.8.7.2.1 ao 6.8.7.2.3), para cada solução e para cada local caracterizado na situação de referência, um quadro síntese dos níveis sonoros atuais, níveis sonoros previstos (ruído particular) para 2020 e 2026 e níveis sonoros futuros (ruído ambiente final) para 2020 e 2026, e número de residentes (conforme quadros 6.74 e 6.75) associado a cada um desses locais; incluir ainda L_{max} à passagem de composição de passageiros e de mercadorias em período noturno, para cada um desses locais.
- 2.3.2.** Reformular os mapas de ruído, a apresentar à escala 1:10000, dado que os mapas de ruído apresentados à escala 1:25000 não apresentam leitura, nem permitem um adequado apoio à decisão, já que não identificam todos os recetores ao longo dos corredores, não sinalizam os pontos de medição/recetores sensíveis tomados para referência da análise, nem sinalizam as diferentes Zonas citadas na análise.
- 2.3.3.** Corrigir a análise apresentada no item 6.7.8.2.3 (Solução 3), dado que as conclusões sobre os impactes negativos (valores previstos $L_{den}>63$ e $L_n>53dB(A)$) não correspondem aos níveis sonoros previstos ($L_{den}<49$ e $L_n<43dB(A)$).

Comparação de soluções

A análise efetuada é subdividida em três Troços sem que sejam quantificados os critérios em que se baseia essa análise: extensão (nº de recetores/locais afetados) e magnitude (acréscimo de nível sonoro face à situação atual) e significância (não definido). No 2º Troço (118+000 a 118+800) refere-se que as soluções 2 e 3 são equivalentes mas nada se refere sobre a solução 1 relativamente aqueles critérios.

Assim, para suportar esta análise e apoiar a decisão sobre a melhor solução de traçado, deve ser:

- 2.3.4.** definida a significância do impacte;

- 2.3.5. quantificado, por Troço e para cada solução, o número de recetores/loais (extensão do impacte) associado a cada situação analisada, e associada a respetiva magnitude e significância do impacte negativo, de preferência sob a forma de um quadro síntese.

Impactes cumulativos

- 2.3.6. O EIA é omissivo na avaliação de impactes cumulativos pelo que deve ser suprimida esta lacuna.

2.4. Vibrações

Reformular o estudo apresentado, incluindo os termos de referência, a avaliação de impactes (fase de construção e fase de exploração) devidamente fundamentada, a estimativa preliminar da situação futura para as diferentes soluções (identificação dos potenciais recetores e da afetação estimada). Avaliação dos impactes cumulativos (mesmo se qualitativa). Identificação das medidas de minimização e da necessidade de monitorização nas diferentes fases.

2.5. Sistemas biológicos e biodiversidade

Situação de referência

- 2.5.1. Na área de estudo é indicado que apenas a solução 3 interseja a IBA (*Importante Bird Area*) da Planície de Évora. Tendo em conta que todas as soluções apresentadas intersejam a IBA (algumas apenas em área inferior e em canal ferroviário já existente), deve efetuar-se a correção, em todas as referências efetuadas neste sentido.

Salienta-se que no EIA, por exemplo, nos quadros 7.10 a 7.12 (*“Interferências com restrições e servidões de utilidade pública e outras condicionantes – impactes residuais”*), encontra-se indicado que os três corredores alternativos intersejam a IBA da Planície de Évora, embora só a solução 3 em ferrovia nova.

- 2.5.2. Apresentar as áreas cartografadas dos habitats por corredor alternativo em estudo. Note-se que a equipe procedeu à caracterização da área de estudo (corredor de 400 m, centrado no eixo dos diferentes traçados em apreciação), no sentido de identificar os habitats existentes, sendo apresentado a síntese das áreas cartografadas para a totalidade da área do estudo.
- 2.5.3. Apresentar a quantificação das áreas dos biótopos identificados, por corredor alternativo em estudo.
- 2.5.4. Corrigir a descrição apresentada no ponto *“4.11.5.1. – Linhas de Água”*, de modo a incluir as restantes linhas de água identificadas na área de estudo (ex: Rio Xarrama, Ribeiro de Vale de Figueiras).

Avaliação de impactes

- 2.5.5. Desenvolver a avaliação de impactes nos sistemas ecológicos de modo a esclarecer, de modo inequívoco, os impactes perspectivados em cada um dos corredores alternativos em estudo, dado que a avaliação apresentada foi efetuada de forma genérica para a área em estudo.
- 2.5.6. Corrigir o quadro *“6.23 – Afetação de habitats”*, de modo a também apresentar a afetação de habitats por corredor alternativo em estudo.
- 2.5.7. Reformular a avaliação dos impactes ambientais cumulativos, a qual apenas refere os projetos ferroviários Linha de Évora Norte – Elvas / Caia e restante continuidade do eixo Sines – Setúbal-Lisboa/Évora/Elvas-Caia/Madrid e Linha do Leste de modo a contemplar estes e outros diversos projetos já previstos em áreas adjacentes (ex: em fase de projeto), como por exemplo, o IP2, Variante Rodoviária de Évora, Frente Urbana Adjacente à Expo Évora, etc,

Medidas de minimização e valorização de impactes e impactes residuais

- 2.5.8. Dada a presença de quercíneas com proteção legal em todos os corredores alternativos em estudo, apresentar outras medidas que sejam mais eficazes, para as diferentes fases do projeto, de modo a minimizar os impactes nesta espécie protegida.

- 2.5.9. Explicitar quais as medidas de compensação perspectivadas, dado que a Medida C35 refere que “... deverão adotar-se medidas de compensação relativamente aos exemplares abatidos, no caso dos sobreiros e azinheiras.”

Comparação de alternativas

- 2.5.10. Reformular o “Quadro 9.2. – *Análise comparativa das ocorrências de flora e vegetação nos corredores em estudo*”, de modo a também incluir a potencial afetação, por cada uma das soluções e não apenas por corredores.

2.6. Paisagem

Situação de Referência

Carta de Qualidade Visual

- 2.6.1. Substituir a Carta de Qualidade Visual com a devida correção da legenda e assinalando as ocorrências de Projeto – taludes de aterro e de escavação.
- 2.6.2. Apresentar em tabela da área (ha) das classes presentes, assim como o total da área de estudo.

Carta de Absorção Visual

- 2.6.3. Substituir a Carta de Absorção Visual com a devida correção da legenda. Na referida carta devem ainda ter representação gráfica os pontos de observação, assim como as diversas ocorrências do Projeto, em particular os taludes de aterro e escavação.

Avaliação de Impactes

- 2.6.4. Apresentar a Bacia Visual do Projeto, ou seja, a bacia visual de cada uma das soluções em separado. As referidas bacias devem ser geradas tendo em consideração as cotas mais desfavoráveis, ou da catenária, cerca de 5,5m e/ou dos taludes sempre que os mesmos, pela sua altura o justifiquem. Quantificar em tabela a área (ha) das classes de Qualidade Visual afetadas, por cada uma das bacias visuais, com particular destaque para a de ‘Elevada’.
- 2.6.5. Apresentar a Bacia Visual do ponto de observação terraço da Sé Catedral e de outros pontos de observação que possam ser considerados relevantes.

No caso da Sé, deve ser considerada a cota ao nível da cobertura e um raio de 5km. Nos restantes casos deve ser considerada a cota dos miradouros ou edifícios a partir dos quais será gerada cada uma das bacias visuais. Nas cartas a apresentar, uma por cada bacia, deve constar a representação gráfica do Projeto com as suas ocorrências.

2.7. Património

Da análise do EIA verificou-se o seguinte:

- i. As ocorrências patrimoniais inventariadas, nomeadamente na área de incidência do Projeto, encontram-se cartografadas somente à escala 1:25 000, o que não o as permite observar com o detalhe desejável;
- ii. O fator ambiental Património Cultural (arquitetónico e arqueológico) não aborda a cidade de Évora, enquanto conjunto monumental classificado como Património Mundial pela UNESCO;
- iv. O EIA refere a realização de prospeções arqueológicas sistemáticas «(...) nos 2 segmentos comuns aos três corredores em estudo, num corredor com 200m de largura» e seletivas «(...) nos 3 corredores em estudo e exclusivamente nos sítios georreferenciados na recolha bibliográfica», mas na cartografia apresentada (EIA-574-EVEN-VOL4-DES.1301.00.DWG, e não conforme referido pelo EIA EIA-574-EVEN-VOL4-DES.1401.00.DWG na página 4-150) não se verifica que se tenha procedido a essa prospeção sistemática integral no início e final do troço comum, nem nos 400 m dos corredores em estudo, tratando-se esta nos restantes troços de mera relocalização de ocorrências; a insuficiência

destes trabalhos denota-se no facto de o EIA referir que foi empregue um único dia de trabalho para os realizar (RS, p. 4-150);

- v. A prospeção arqueológica foi assim direccionada para a realocização de ocorrências já anteriormente conhecidas, correspondendo estas no seu conjunto a uma área diminuta da que será afetada pelo projeto;
- vi. Acresce que no caso das quintas, (como por exemplo no caso das ocorrências n.ºs 3, 6, 8 e 9) não foi concretizada a sua caracterização e prospeção por o «*edificado encontra-se vedado ao acesso público*»;
- vii. Também relativamente à maioria dos sítios arqueológicos verifica-se que não foram realocizados durante os trabalhos de campo, justificando-se que o «*local mencionado na bibliografia encontra-se numa propriedade vedada ao acesso público*» (caso dos sítios n.ºs 10, 11, 12, 18 - uma anta -, 21, 22, 23 - calçada -, 24, 25 e 26) ou por apesar de no «*decorrer das prospeções arqueológicas localizou-se o sítio [local ou georreferência?] mencionado na bibliografia, mas não se observaram vestígios arqueológicos à superfície*» (caso dos sítios n.ºs 13, 14, 19 - via - e 20);
- viii. Assim, de um universo de 26 ocorrências patrimoniais inventariadas só foram «*caracterizadas*» pelo EIA oito ocorrências e mesmo destas, duas não foram identificadas / realocizadas (n.ºs 1 e 16) pelo que foram caracterizadas e avaliadas tendo por base trabalhos anteriores;
- ix. Estas situações constituem lacunas que dificultam a identificação e seleção do corredor ambientalmente menos desfavorável.

Assim importa:

- 2.7.1.** Apresentar cartografia do projeto (e respetivas componentes) em formato ESRI *shapefile* com implantação de todas as ocorrências patrimoniais.
- 2.7.2.** Elaborar e apresentar uma caracterização e avaliação de impactes, nomeadamente visuais, relativamente à Cidade de Évora, enquanto conjunto monumental Património Mundial.
- 2.7.3.** Esclarecer se o traçado desenvolvido nos três corredores em avaliação permite na fase subsequente de elaboração do Projeto de Execução efetuar ajustes ao mesmo, dado que se trata de uma área muito sensível do ponto de vista do património cultural.
- 2.7.4.** As quintas com valor histórico-cultural devem ser objeto de cartografia específica que as delimite como conjuntos e não apresente somente o respetivo edificado.
- 2.7.5.** Complementarmente aos trabalhos arqueológicos realizados para realocização das ocorrências patrimoniais inventariadas pelo EIA, efetuar a prospeção arqueológica de cerca de um mínimo de 25% das áreas de incidência / afetação nos corredores / traçados alternativos, incluindo a totalidade dos trechos comuns (numa faixa de 400 m), de forma a permitir uma seleção informada e criteriosa da solução a adotar, e eventualmente, nessa fase possibilitar ajustes dentro dos corredores de 400 m.
- 2.7.6.** Relativamente às ocorrências patrimoniais inventariadas, que não foram realocizadas devido às áreas onde se localizam se encontrarem vedadas, devem ser tentados / efetuados contactos com os proprietários, eventualmente com o apoio da autarquia local, no sentido de serem facilitados os trabalhos de prospeção.

2.8. Ordenamento do Território

- 2.8.1.** Apresentar a compatibilidade de cada uma das alternativas com os Instrumentos de Gestão Territorial em vigor e a estratégia municipal.
- 2.8.2.** Ponderar o(s) impacto(s) expectáveis decorrente(s) de cada alternativa no que se refere à afetação da IBA *versus* os decorrentes da proximidade da linha à zona urbana e periurbana da cidade de Évora e a estratégia municipal.

2.9. Socio economia

2.9.1. Ponderar, para cada uma das alternativas, os impactes diretos e indiretos expectáveis neste fator, para a fase de construção e exploração do projeto, designadamente:

Fase de construção

- no que se refere à proximidade à zona urbana e afetação do tecido periurbano da cidade, relativamente ao efeito barreira e zonas edificadas versus afetações da grande propriedade.

Fase de Exploração

- face à incerteza dos materiais a transportar, identificar os potenciais riscos nas áreas adjacentes ao projeto, associados a acidentes decorrentes de transporte de mercadorias de acordo com seu grau de perigosidade.

2.9.2. Avaliar para o setor do turismo, os impactes socioeconómicos decorrentes da potencial afetação do valor patrimonial e paisagístico da cidade de Évora, enquanto área classificada como património mundial da Unesco. Alerta-se que o prestígio do selo de Património Mundial da Unesco é estratégico para a região, bem como para Évora, pelo que se deve acautelar em fase de AIA, numa visão alargada e multidisciplinar, esta questão, considerando os seguintes aspetos na referida avaliação:

- as acessibilidades visuais do projeto, de forma a avaliar o impacto da presença da linha na sua vista para Este e Nordeste a partir de potenciais observadores localizados nos pontos altos da cidade, assim como a visualização do *skyline* da cidade de Évora, a partir da linha de um qualquer comboio de passageiros, tendo em consideração que a questão da paisagem deverá ser vista em função do plateau monumental de Évora (que envolve a zona da Sé, o Templo Romano e Jardins e que se estende para os espaços classificados da Universidade e da Fundação, num perfil urbano marcado pela visão da cidade).
- dos impactes decorrentes do projeto no valor patrimonial universal da cidade de Évora, segundo os valores que deram origem à sua classificação, como um dos compromissos que devem ser assumidos pelo estado parte na sua proteção (Exemplos de Património Mundial da Unesco no Alentejo: CENTRO HISTÓRICO DE ÉVORA [Data de inscrição: 1986 | Critérios: (ii) (iv)]).

2.9.3. Ponderar, para cada alternativa, os custos/benefícios das medidas compensatórias a implementar para as afetações decorrentes dos usos do solo/valores naturais/valores patrimoniais em presença (ex: socioeconómicos, sensibilidade ambiental/valor patrimonial e paisagístico e riscos potenciais – análise qualitativa e respetiva minimização).

3. Resumo Não Técnico

O Resumo Não Técnico (RNT) deve reformulado tendo em consideração os elementos adicionais solicitados, e incluindo a seguinte informação:

- referência ao DL 152-B/2017, 11 de dezembro;
- razões que levaram a que, das seis soluções iniciais, tenham sido adotadas as soluções de traçado, objeto do presente EIA;
- breve caracterização dos projetos complementares e subsidiários existentes;
- programação temporal dos trabalhos;
- referência aos impactes cumulativos que contemple os vários projetos existentes e previstos, na envolvente do projeto;
- desenvolvimento da identificação dos impactes inerentes às diferentes fases do projeto e descrever com maior rigor as medidas previstas para os evitar, reduzir ou compensar, designadamente nos fatores ambientais, ambiente sonoro e vibrações, efeito barreira, sistemas biológicos e biodiversidade,

paisagem, património cultural e arquitetónico, ordenamento do território, uso do solo e componente social;

- referência ao facto do Plano de Monitorização ser desenvolvido no Projeto de Execução;
- cartografia na qual se represente a totalidade das linhas e estações previstas e existentes na área de Évora indicando, designadamente, as que se destinam ao transporte de mercadorias e as que se destinam ao transporte de passageiros;
- reformulação do texto dos parágrafos iniciais da página 31 e também do 1.º parágrafo da página 38, cuja redação resultou algo confusa;
- revisão do texto de modo a suprimir os parágrafos que, amiúde, se repetem ao longo do texto e que não acrescem à qualidade do mesmo.

O novo RNT deve ter uma data atualizada.

P'la Comissão de Avaliação

(Lúcia Desterro)