



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 Lisboa e Madrid, Lote 3C – Évora-Elvas		
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:	Concelhos de Évora, Redondo, Alandroal, Vila Viçosa e Elvas		
Proponente:	RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA		
Entidade licenciadora:	Rede Ferroviária Nacional – REFER, EP		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 16 de Maio de 2008	

Decisão	<b>Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada</b> à Solução 2 (Tramo A1+ Tramo B2)
---------	---

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none"><li>Integração no Projecto de Execução as 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).</li><li>Concretização no RECAPE das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização (em consonância com as directrizes indicadas na presente DIA), constantes da presente DIA, 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.</li><li>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).</li></ol>
-----------------	---

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none"><li>Proceder a uma análise detalhada da situação referida antes do início da fase de construção, quanto à comunidade de aves estepárias ocorrentes na <i>Important Bird Area</i> (IBA) e da eventual relação com as populações estepárias da Zona de Protecção Especial (ZPE) de Évora que justificaram a sua classificação.</li><li>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 (LAV) 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 EIA para este factor ambiental.</li></ol> <p>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.</p>
--	--



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>3. 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:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Identificar e classificar os diferentes tipos de resíduos através dos códigos da Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março);</li><li>▪ Aplicar os princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos;</li><li>▪ Garantir as condições técnicas adequadas nas operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, em salvaguarda dos valores ambientais e da saúde;</li><li>▪ Assegurar o encaminhamento para destino final adequado;</li><li>▪ O programa deverá atender, em especial, à 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;</li><li>▪ O Programa deverá ainda contemplar os requisitos e os procedimentos que assegurem a correcta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas.</li></ul> <p>4. No âmbito do Plano de Segurança/Plano de Emergência da Linha, contemplar a exploração e risco de rotura de barragens a montante e a situação de transporte de mercadorias, particularmente o caso de um derrame de produtos perigosos em albufeiras ou perímetros de protecção das captações públicas de água.</p> <p>5. 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.

A2) O traçado deverá 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 (PE) a desenvolver tem que apresentar soluções técnicas que minimizem os volumes excedentários de terras, previstos na fase de estudo prévio. Para os volumes que não seja possível reduzir, com as referidas soluções de projecto a implementar, deverão ser devidamente seleccionados e apresentados os locais onde os mesmos poderão vir a ser colocados.

A4) O Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios (PUEC) deverá ser deslocado, por forma a que o mesmo não se inicie na área de protecção do Plano de Ordenamento das Albufeiras do Alqueva e Pedrógão.

A5) O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação das infra-estruturas/equipamentos a seguir indicados (localizados entre o pk 38+500 e 39+500), apresentando-se as respectivas medidas/soluções a adoptar, devendo para o efeito ser contactadas as entidades responsáveis pela sua gestão:

- Lixeira selada.
- Campo de tiro.
- Aterro de inertes

A6) O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação das explorações agrícolas a seguir



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

indicadas, identificadas na consulta pública:

- Herdade da Buchana, sensivelmente ao pk 14+000.
- CLONIX, Actividade Agrícola, S.A. (Herdade das Lages e Herdade do Zambujal), sensivelmente entre o pk 16+000 e 17+000.
- Cotrim de Figueiredo – Sociedade Agrícola e de Serviços, Lda. - Monte da Pedra Torta, sensivelmente ao pk 20+450.
- Olissipo, Fundo de Investimento Imobiliário Fechado - Herdade Monte das Silveiras, sensivelmente ao pk 30+000.
- Herdade da Preguiça S.A.G., Lda, sensivelmente ao pk 31+000.
- Herdade da Pipeira, Sociedade Agro-Pecuária, S.A, sensivelmente ao pk 41+000.

A7) 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 nova linha ferroviária e garantir a livre circulação de veículos, pessoas e animais e o acesso a todas as propriedades e habitações. A análise deverá atender aos locais de estacionamento de gado e aos pontos de abeberamento e os seus resultados deverão ser integrados no Projecto de Execução.

A8) Os restabelecimentos a efectuar não deverão introduzir deficiências nas características geométricas das vias a restabelecer, devendo minimizar a afectação dos usos existentes.

A9) Proceder ao prolongamento dos Viadutos da Pardiela e da Palheta de modo a evitar aterros abaixo da cota 216,6 e proceder à substituição da passagem hidráulica (PH) ao km 10+840, por um terceiro viaduto, sobre a ribeira das Bicas (igualmente acima da cota 216,6).

A10) Prolongar alguns viadutos, nomeadamente: na ligação da REFER, em vez de se propor um muro de protecção, o viaduto deverá abranger toda a área inundada; na travessia do vale da rib<sup>a</sup> de S. Bento e linha de água seguinte, dever-se-á igualmente privilegiar uma solução única de viaduto; o viaduto do Freixo deve ser mais extenso como forma de mitigar os impactes apresentados na Consulta Pública.

A11) Rever todos os viadutos propostos, em especial, o do Calado e o de Mures, de forma a que abranjam o leito de cheia, devendo a localização e configuração dos pilares assegurar que são mantidas boas condições de escoamento (configuração e orientação dos pilares) e a unidade do corredor ribeirinho (fora das margens e leito).

A12) Rever os dimensionamentos da drenagem transversal, face às características das sub-bacias hidrográficas e, com base nesses resultados verificar a necessidade de nas linhas de água assinaladas nas cartas 22 e 23 do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) serem realizados pontões e viadutos em vez de PH.

A13) 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

A14) As PH devem ficar localizadas e orientadas de acordo com a directriz das linhas de água, em vez de se propor o seu desvio, pelo que deverá ser feita a revisão de todas as soluções onde se prevêm valas e colectores de desvio.

A15) Rever as linhas de água em que o EIA apresentado não previu o seu restabelecimento e propor a respectiva solução.

A16) Evitar que as passagens inferiores (PI) e os restabelecimentos se situem sobre linhas de água.

A17) 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 do traçado, o projecto de drenagem deve ter em atenção o risco de rotura das mesmas. Nos casos em que há afectações directas, deverá ser concretizada a respectiva mitigação/compensação.

A18) Efectuar o inventário e respectiva caracterização dos pontos de água, de forma a servir de base à predição de impactes e, à respectiva proposta de medidas de minimização.

A19) Efectuar uma análise específica para os locais onde se prevê interferência com perímetros de protecção de captações, no sentido do projecto adoptar as medidas necessárias, podendo estas passar, nomeadamente, pela alteração da drenagem da via.

A20) O Projecto de Execução não poderá afectar a ocorrência patrimonial n.º 50 do EIA, a Anta Monte das Covas 2, pelo que se deverá proceder ao ajuste do traçado, distanciando-o, desse elemento patrimonial, de forma a preservar a sua integridade.

A21) O Projecto de Execução deverá procurar não afectar as ocorrências patrimoniais inventariadas no EIA com os n.º



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

3, 7, 8, 15, 42, 49, 58, 69, 78, 85 e 86, de forma a preservar a sua integridade.

A22) Na fase prévia da elaboração do PE, efectuar a prospecção sistemática do corredor seleccionado numa faixa de 400m, excepto nos segmentos já prospectados e que não apresentaram visibilidade fraca ou nula, procedendo-se ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico. A prospecção arqueológica sistemática deverá ser mais intensa nas seguintes áreas definidas como sensíveis do ponto de vista patrimonial:

- Monte do Seixinho (Évora);
- Monte da Barrosinha (Évora);
- Ribeira do Freixo/Ribeira de S. Bento (Redondo);
- Vale de Sobrados/Monte do Paté/Vale da Anta (Redondo);
- Lamego/Carrascal/Horta da Velhinha (Redondo);
- Ponte da Asseca (Alandroal);
- Monte das Tenazes (Alandroal).

A23) Na fase prévia da elaboração do Projecto de Execução, proceder à localização, caracterização e avaliação da ocorrência patrimonial arquitectónica detectada durante a visita da CA, no Monte da Pipeira, de forma a permitir o ajuste do traçado da via, evitando a sua afectação.

A24) 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, proceder 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.

A25) Na fase prévia da elaboração do Projecto de Execução, proceder a sondagens arqueológicas de diagnóstico nas ocorrências patrimoniais n.º 5, 29, 30 e 95, de forma, se possível, a ainda permitir o ajuste do traçado da via.

A26) Na fase prévia da elaboração do Projecto de Execução, caso a ocorrência n.º 103 se situe no eixo da via, proceder a sondagens arqueológicas de diagnóstico, de forma, se possível, a ainda permitir o ajuste do traçado da via.

A27) A concretização de todas estas condicionantes ao Projecto de Execução deverá ser apresentada detalhadamente no RECAPE.

**B) Medidas de Minimização**

B1) O RECAPE deverá apresentar uma carta de condicionantes à localização do(s) estaleiro(s)/outras instalações de apoio à obra que não se deve circunscrever à área de impacte directo. De entre essas condicionantes, deverão considerar-se as seguintes:

- a) locais onde tenham sido identificadas ocorrências patrimoniais;
- b) locais na proximidade de receptores sensíveis ao ruído e a poeiras;
- c) áreas sensíveis em termos ecológicos (território de *Bubo bubo* e território de *Hieraaetus fasciatus*), IBA de Évora e ZPE de Évora, *Habitats* prioritários;
- d) montado de sobro e azinho;
- e) áreas de REN (com destaque para a envolvente de linhas de água, permanentes ou temporárias, numa distância mínima de 10 metros);
- f) áreas de RAN;
- g) zonas de elevada densidade de coberto vegetal arbustivo e/ou arbóreo;
- h) áreas de recarga de sistemas aquíferos e áreas de influência directa de nascentes e de perímetros de protecção de captações de abastecimento público;
- i) áreas residenciais.

B2) O RECAPE deverá 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, desmatação/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos e recuperação das áreas intervencionadas.

B4) O RECAPE deverá concretizar as condições técnicas de que será(ão) dotado(s) o(s) estaleiro(s), 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



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

licenciados/autorizados para o efeito.

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

- Minimizar a intervenção nos solos classificados como RAN e REN.
- Minimizar a afectação do montado de sobre e azinho.
- 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 deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Geologia e Geomorfologia, nomeadamente no que diz respeito à:

- 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.
- Aos locais de depósito das terras sobrantes.

B7) O RECAPE deverá 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, e considerando a:

- Prevenção da poluição dos solos, quer na fase de construção, quer na fase de exploração;
- Garantia de reutilização dos bons solos agrícolas afectados pelas operações de construção;
- Recuperação total de benfeitorias eventualmente afectadas (redes de rega e drenagem, caminhos, tanques, poços, etc.), na fase de construção;
- Erosão dos solos, na fase de construção;
- Perturbação das actividades agrícolas e florestais e deterioração das características do solo, na fase de construção;
- A localização dos estaleiros deve evitar a afectação de solos de maior potencial e uso agrícola, que no caso concreto da área em estudo correspondem aos solos que estão classificados como RAN;
- No planeamento da obra, deve ter-se especial cuidado com os acessos de obra para reduzir a afectação de áreas cultivadas. Deve dar-se preferência ao uso de caminhos já existentes que possam ficar afectos à obra sem prejudicar a circulação da população local;
- Deverá 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 (desmatação, 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;
- Após a conclusão da obra, o empreiteiro deverá assegurar a desactivação e limpeza de todas as instalações de apoio à obra e a recuperação dos solos afectados através da sua descompactação e arejamento de forma a assegurar a sua reutilização;
- Deverá proceder-se ao revestimento das zonas decapadas o mais rapidamente possível, a fim de minimizar a sua exposição aos agentes erosivos.

B8) O RECAPE deverá 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



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

– Apresentação de propostas para as áreas de compensação de montado de sobre 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 deverá desenvolver e concretizar as medidas de minimização preconizadas no Aditamento ao EIA para os recursos hídricos superficiais.

B10) Relativamente aos Recursos Hídricos Subterrâneos, deverão concretizar-se as medidas de minimização previstas no EIA, tendo em conta que se deverá evitar, em primeiro lugar, a afectação das captações, e só no caso de ser inevitável, tendo em conta impactes noutros factores ambientais, as mesmas deverão ser repostas, assim como estruturas/equipamentos a elas associados.

B11) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao factor Sistemas Ecológicos previstas no EIA, complementadas com as seguintes recomendações:

- Nos tramos que se aproximam de infra-estruturas lineares já existentes, deverão ser implementadas medidas de minimização no sentido de desfragmentar o *habitat*, ou seja, de tornar permeável uma barreira constituída por mais que uma infra-estrutura linear;
- Prever medidas minimamente eficazes para minimizar o risco de colisão em toda a extensão da IBA e troço Nordeste coincidente com a ocorrência de aves estepárias e, ainda, na proximidade de planos de água (considerando uma faixa de 500 m para cada lado do traçado);
- Prever medidas para minimizar o risco de electrocussão e colisão do Bufo-real e Águia de *Bonelli* nas áreas coincidentes com os territórios considerados no EIA.
- Deverão ser considerados períodos de interrupção dos trabalhos, durante o período reprodutor nas áreas coincidentes com os territórios de aves prioritárias, nomeadamente das aves estepárias e das aves nidificantes.

B12) O RECAPE deverá 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 deverá 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 nas situações 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 Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro) para este tipo de zonas, nomeadamente 55 e 45 dB(A) para os indicadores Lden e Ln.

B14) O RECAPE deverá 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, deverá o proponente obter um parecer junto de entidade independente de reconhecido mérito e competência técnica nesta matéria.

B15) O RECAPE deverá 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 deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Socioeconomia, atendendo nomeadamente aos seguintes aspectos:

- Definição de um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

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);
- Apresentar o levantamento das seguintes afectações e respectivas medidas de minimização:
  - Área de afectação de Vinha licenciada pelo ex-Instituto do Vinha e da Vinho.
  - Empreendimento Turístico de Sousa da Sé.
  - Monte Fonte da Cal (Tramo B2, km 23+360 a 140m a sul do eixo).

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

- Na fase prévia da elaboração do Projecto de Execução, durante a execução da prospecção sistemática, dever-se-á proceder à:
  - Revisão do inventário no que concerne às estruturas habitacionais vernáculas identificadas, caso dos montes alentejanos, respectiva avaliação de impactes e proposta de medidas minimização;
  - Relocalização do sítio Dona Amada 7 (CNS 28380) e avaliar a sua afectação pelo projecto;
  - Prospecção, relocalização e avaliação da ocorrência n.º 103.
- Na fase de RECAPE, deverá ser executado o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico e elaborada memória descritiva da ocorrência n.º 95.
- Na fase de RECAPE, deverão ser desenvolvidas e propostas medidas para a fase de exploração nas ocorrências n.º 7, 8, 50, 69 e 89.
- Na fase de RECAPE, deverá ser avaliado o estado de conservação e executado o levantamento topográfico, arquitectónico, registo fotográfico e elaborada memória descritiva da ocorrência n.º 86.
- 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, deverá integrar o Caderno de Encargos da Obra e ser distribuída a todos os empreiteiros e subempreiteiros.
- Deverão ser incluídas no Caderno de Encargos todas as medidas referentes ao Património.

B18) Para as fases prévia à obra e de obra, o RECAPE deverá propor para ser incluído no caderno de encargos o seguinte:

- Na fase prévia à obra, deverá 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 deverá 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 deverá efectuar a sinalização, quando autorizado, das ocorrências situadas até cerca de 150m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- Dever-se-á, igualmente, sinalizar e vedar, quando autorizado, 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, deverão ser vedadas com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- Recolha de eventuais elementos arquitectónicos relevantes das edificações com valor patrimonial que



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

venham a ser demolidas, nomeadamente da ocorrência n.º 95.

- Na fase prévia à obra, dever-se-á proceder à sinalização e considerar, dentro do possível, uma área de reserva de 50m, das ocorrências n.º 7, 8, 40, 50, 69 e 86.
- Na fase de obra, dever-se-á proceder à monitorização da estabilidade estrutural e conservação geral da ocorrência n.º 86.

B19) Até à recepção provisória da obra, deverão 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 deverão 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**

Deverão ser detalhados e adaptados ao projecto de execução, e apresentados em RECAPE, os planos de monitorização previstos no EIA, tendo em consideração os seguintes aspectos:

**C1) Programa de Monitorização dos Aspectos Ecológicos:**

- Deverá ser equacionada uma metodologia intensiva de monitorização dirigida para a Cegonha-preta, Águia de *Bonelli* e Bufo-real, distinta da apresentada no EIA, menos invasiva.
- Todos os troços alvos de medidas de minimização deverão ser monitorizados intensivamente ao longo da via-férrea.
- A monitorização da mortalidade ao longo da linha ferroviária deverá ter em conta factores que induzem erro no cálculo da taxa de mortalidade real, nomeadamente com factores de detectabilidade, remoção de cadáveres por necrófagos ou ainda com a mortalidade fora da faixa estudada.
- Face aos resultados da monitorização, caso se venha a comprovar que os impactes desta infra-estrutura afectam significativamente as populações de aves que contribuíram para a classificação da ZPE, deverão ser equacionadas medidas de compensação.
- Face aos resultados da monitorização, caso se considere que a LAV acarretou impactes significativos sobre o casal de Águia de *Bonelli*, a Nordeste do Alandroal, deverão ser igualmente equacionadas medidas de compensação.

**C2) Programa de Monitorização dos recursos hídricos subterrâneos:**

- Deverá ser detalhado, em função dos resultados do inventário e da caracterização dos pontos de água, e deverá considerar a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra, daí não se poder, nesta fase, dizer se 2 piezómetros são, ou não, suficientes. Em particular, deverão ser seleccionadas as captações de água subterrânea, destinadas ao abastecimento público, próximas do traçado da via.
- Este plano não se poderá restringir apenas à fase de exploração, tendo de englobar também a fase prévia à obra, caso contrário não se dispõe de dados de referência.
- A proposta de monitorizar os efluentes líquidos da obra deve ser justificada e detalhados os respectivos objectivos.
- Em relação aos métodos analíticos, não se aplica o anexo XXII do DL nº236/98 a todas as situações.

**C3) Programa de Monitorização do Ruído:**

- Na fase de construção, a monitorização deverá contemplar os receptores localizados num raio de 240m a partir da frente de obra.
- Na fase de exploração, os locais de amostragem a considerar deverão ter em conta os seguintes objectivos:
  - Confirmar as previsões apresentadas no EIA.
  - Avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas.





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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- |  |
|--|
| – Verificar o cumprimento da legislação nos receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais. |
|--|

<b>Validade da DIA:</b>	16 de Maio de 2010
-------------------------	--------------------

<b>Entidade de verificação da DIA:</b>	Autoridade de AIA
--	-------------------

<b>Assinatura:</b>	<p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>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)</p>
--------------------	--

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><b>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</b></p>	<p><u>Resumo do procedimento</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Início do procedimento de AIA: 21 de Agosto de 2007.</li><li>- Análise da Conformidade do EIA – solicitação, no âmbito da avaliação da conformidade do EIA, de elementos adicionais para os seguintes capítulos: Descrição do Projecto, Geologia, Geomorfologia Tectónica e Sismicidade, Solos, Uso Actual do Solo, Ecologia, Recursos Hídricos, Ruído, Ordenamento do Território, Paisagem, Património, Conclusões e, a reformulação do Resumo Não Técnico.</li><li>- Análise dos elementos remetidos pela RAVE.</li><li>- Declaração da Conformidade do EIA a 12 de Dezembro de 2007.</li><li>- Solicitação de Pareceres Específicos sobre Vibrações ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), e Sistemas Ecológicos ao Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, IP (ICNB), uma vez que as entidades que constituem a CA não têm competências na avaliação destes factores ambientais. Foi, também, solicitado Parecer à Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF) de forma a complementar a análise da CA. Os contributos recebidos encontram-se no Anexo 1 ao presente Parecer.</li><li>- Visita, nos dias 12 e 13 de Fevereiro 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.</li><li>- 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, o INAG sobre Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos, 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.</li><li>- Realização da Consulta Pública e análise dos seus resultados.</li><li>- 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.</li><li>- Elaboração do Parecer Final, tendo em consideração os aspectos atrás referidos, com a seguinte estrutura: 1. Introdução, 2. Procedimento de Avaliação, 3. Enquadramento e Caracterização do Projecto, 4. Condicionantes da Avaliação, 5. Análise do EIA, 6. Consulta Pública e 7. Selecção de Traçados e 8. Conclusões.</li><li>- Envio da proposta de DIA para a tutela a 2.05.2008.</li></ul> <p><u>Resumo dos pareceres das entidades externas consultadas</u> (Anexo 1 do parecer da CA) ICNB e DGRF:</p> <p>Junto se referem alguns dos aspectos focados no Parecer do ICNB:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>O traçado deste lote (Lote 3C) da Linha de Alta Velocidade (LAV), entre Évora e Elvas, mais a ligação à REFER, atravessam a totalidade da IBA de Évora (zona Norte), identificada pela BirdLife Internacional como sendo importante para a conservação de aves estepárias por uma extensão aproximada de 8,6 km. Contudo fora da ZPE de Évora (Figura 1).</i></li></ul>
---	--



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- *No que refere ao Lince (*Lynx pardinus*) a área de estudo coincide com a proximidade da Serra de Ossa que é uma zona de ocorrência histórica, constituindo a Ribeira de Lucefece um importante corredor de dispersão. Neste contexto os montados também assumem relevância para a conservação da espécie; contudo, como é referido no EIA, não é possível definir uma área que possa ser interpretada como sendo território da espécie.*
- *Ao nível de habitats destacam-se os montados de sobro e azinho e pastagens com o Habitat 6220\* pelo seu interesse para a conservação.*
- *No extremo nordeste deste traçado, onde convergem todas as soluções equacionadas, interfere com outras áreas de ocorrência de aves estepárias, nomeadamente de Abetarda (*Otis tarda*) e Sisão (*Tetrax tetrax*), na proximidade da área de regolho do Alqueva.*
- *A LAV atravessa igualmente áreas de proximidade de ninhos de aves ameaçadas, nomeadamente de Cegonha-preta (*Ciconia nigra*), Águia de Bonelli (*Hieraaetus fasciatus*) e de Bufo-real (*Bubo bubo*) (Figura 1).*
- *Salienta-se ainda a interferência de um dos traçados propostos com um troço da Ribeira de Lucefece com interesse para a conservação.*
- *O Rato-de-cabrera (*Microtus cabreræ*) é outra espécie ameaçada identificada no EIA mas apenas à escala da quadrícula 10x10 UTM, o que é insuficiente para a definição das necessárias medidas de minimização dirigidas.*
- *Também se verifica falta de informação sobre áreas de ocorrência de aves estepárias, com a agravante de que não é avaliado se este projecto afecta significativamente as populações de aves ameaçadas que justificaram a classificação da ZPE de Évora.*
- *Os impactes cumulativos são muitas vezes omitidos em projectos de grande dimensão. Neste projecto destaca-se a omissão do impacte cumulativo da linha de muita alta tensão que irá alimentar as catenárias, estando a localização da sub-estação prevista para a proximidade de um ninho de Águia de Bonelli. Tratando-se de uma espécie que se considera passível de sofrer acidentes por colisão em LMAT (Real & Mañosa, 2001) e com a proximidade da LAV corre-se o risco deste território deixar de ser viável.*
- *Face ao exposto deverá ser adoptada a solução 2 (Tramo A1 + Tramo B2):*
  - *Corresponde à solução menos impactante num troço susceptível de causar acidentes às aves estepárias, ao acompanhar a EN 254 e uma Linha de MT.*
  - *Evita a proximidade dos ninhos na Ribeira de Lucefece e viabilizando o território de Cegonha-preta.*
  - *Atravessar zonas mais perturbadas na proximidade do Alandroal.*
  - *Evitar a fragmentação de um habitat bem conservado numa extensa zona na proximidade do Guadiana.*
- *Não devem ser adoptadas nenhuma das restantes solução pois perturbam uma área de habitat estepário classificado como IBA; interferem ou com o Ribeira de Lucefece numa zona de maior sensibilidade (ocorrência de ninhos prioritários) ou fragmentam o habitat num troço a Nordeste do Alandroal, interferindo de forma mais impactante no território da Águia de Bonelli na fase de exploração.”*

O Parecer da DGRF refere:

1 – Os traçados propostos atravessam povoamentos de Sobreiro e Azinheira principalmente, bem como manchas de eucaliptos, sendo a Alternativa A aquela que menos afecta o arvoredo.

Os Sobreiros e Azinheiras são 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



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>determinado nos citados Decretos-Lei que determinam que:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- o corte ou arranque de exemplares de Sobreiros e de Azinheiras está sujeito a autorização da Direcção Geral dos Recursos florestais;</li><li>- 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;</li><li>- 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;</li></ul> <p>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.</p> <p>No caso de vir a ser efectuado o corte prematuro de exemplares de Pinheiro Bravo ou de Eucalipto em áreas superiores a 2 ha, deverá ser cumprido o Decreto-Lei nº 173/88, de 17 de Maio e do Decreto-Lei nº 174/88, de 17 de Maio, que estabelece a obrigatoriedade de manifestar o corte ao arranque de árvores.</p> <p>2 - Partes dos traçados foram percorridos por incêndios florestais em 2002 na Freguesia de Bencatel, em 2003 na de S. Brás dos Matos, e em 2004 na de Juromenha.</p> <p>A utilização de 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.</p> <p>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.</p> <p>5 - As medidas de minimização ambiental parecem ser pouco explícitas quanto a preservação, recuperação e mesmo criação de revestimento vegetal, pelo que sugerimos a utilização de espécies com origem em semente certificada de proveniência adequada a este local.</p> <p>3 - No entanto 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.”</p>
<b>Resumo do resultado da consulta pública:</b>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 40 dias úteis, desde o dia 2 de Janeiro a 26 de Fevereiro de 2008, tendo-se recebido 19 pareceres.</p> <p>Os resultados encontram-se expressos no ponto 6 do parecer da CA (páginas 86 a 103).</p>
<b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p>



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

O lote em apreço, com a designação de Lote 3C, desenvolve-se na região do Alentejo, atravessa os concelhos de Évora (freguesias de Senhora da Saúde, S. Miguel de Machede e N<sup>a</sup> Sra. de Machede), Redondo (freguesias de Redondo), Alandroal (freguesias de Alandroal, Juromenha, S. Brás dos Matos e Terena) e Vila Viçosa (freguesias de Bencatel e Ciladas) e termina no concelho de Elvas (freguesias de Ajuda, Salvador e Santo Ildefonso).

O projecto apresenta cerca de 60 km, tendo sido estudadas 9 soluções de traçado, com pontos inicial e final comuns. No início do traçado, o projecto contempla ainda uma ligação (ao km 0+600 da LAV), com cerca de 2km, da linha da REFER, para interligação da linha de mercadorias da rede convencional Sines - Évora à linha de mercadorias da rede convencional que estabelecerá a ligação Évora - Elvas - Badajoz.

Em termos de justificação do projecto e tal como referido no EIA, o Lote 3C, em avaliação, encontra justificação 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.

Prevê-se, também, que a linha de Alta Velocidade se enquadre numa estratégia de sustentabilidade ambiental e energética da função transporte, consubstanciada na 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 Lote 3C 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 dinanismos 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 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 Évora, 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.

Da avaliação efectuada, para além dos impactes positivos associados à da Linha de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, a construção do Lote em avaliação, foram identificados, para o âmbito local, impactes negativos, que terão início logo na fase de construção, a qual terá uma duração prevista de 4 anos. No entanto, os principais efeitos negativos poderão ser eficazmente minimizados se utilizadas regras de boas práticas nas actividades de construção e desde que sejam adoptadas medidas de minimização adequadas.

Referem-se, de seguida, os principais impactes negativos identificados, para os vários factores ambientais avaliados:

- **Geomorfologia** – alteração do relevo, prevendo-se escavações de elevadas dimensões em extensões significativas de traçado, resultando elevados volumes de terras sobranes, os quais para algumas soluções serão superiores a 10 milhões de m<sup>3</sup>.
- **Geologia** – afectação de uma zona potencialmente interessante do ponto de vista



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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

paleontológico.

- Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos – alteração das condições de drenagem natural com aumento do escoamento superficial e diminuição da capacidade de infiltração, desvio de linhas de água, afectação de infra-estruturas hidráulicas, afectação de barragens e áreas de albufeira; rebaixamento dos níveis freáticos e alteração da circulação preferencial subterrânea, ocupação de áreas de recarga de aquíferos, afectação de pontos de água e afectação directa e indirecta, de captações para abastecimento público e interferência com áreas propostas como perímetros de protecção.

De salientar que, ao nível dos Recursos Hídricos, de acordo com a avaliação efectuada, a Solução 2 é a solução menos desfavorável.

- Sistemas Ecológicos – devido ao atravessamento da zona Norte da IBA de Évora, tem implicações ao nível da perturbação do *habitat* estepário, atravessamento de áreas de proximidade de ninhos de aves ameaçadas (afectação do território do Bufo-real e de Águia de *Bonelli*, interferência com o território da Cegonha-preta), interferência com áreas de ocorrência de aves estepárias na proximidade da área de rego do Alqueva, interferência com um troço da ribeira de Lucefece com interesse para a conservação da natureza, atravessamento de áreas de montado bem conservado, perda permanente de habitats e fragmentação de *habitats*. O ICNB, no âmbito do seu parecer externo, propõe a adopção da Solução 2 por corresponder à solução menos impactante, evitar a proximidade dos ninhos na ribeira de Lucefece e viabilizando o território da Cegonha-preta, atravessar zonas mais perturbadas na proximidade do Alandroal e evitar a fragmentação de um *habitat* bem conservado numa extensa zona na proximidade do Guadiana.

- Ruído – acréscimos nos níveis de ruído ambiente, bastante significativos, embora em número não muito elevado de receptores.

De notar que, ao nível do Ruído, face à avaliação efectuada, se concluiu que a Solução 2 é a solução menos desfavorável.

- Solos e Uso do Solo - ocupação do solo e alteração do uso actual, afectação da REN e da RAN, afectação de montado de sobre e azinho, afectação de olival e vinha, afectação de culturas de regadio e de sequeiro, afectação de floresta de produção, afectação de uma área de regime cinegético, afectação de uma lixeira selada, de um aterro de inertes, e de um Campo de Tiro.

- Socioeconomia – atravessamento de propriedades agrícolas, proximidade a edificado muito disperso, associado a montes alentejanos residenciais (alguns dos quais abandonados), demolição de apoios agrícolas, interferência com infra-estruturas rodoviárias, redes de infra-estruturas e equipamentos.

Refira-se que, ao nível socioeconómico, se verificou, tendo em conta a avaliação efectuada, que a Solução 2 é a solução menos desfavorável.

Não obstante, globalmente, o conjunto de condicionamentos, projectos e programas específicos, bem como das medidas de minimização e programas de monitorização, já identificados e/ou a desenvolver/aprofundar na fase de Projecto de Execução, e que constam da presente DIA, poderão contribuir para a minimização dos principais impactes negativos identificados, prevendo-se que a significância dos impactes residuais não seja muito relevante, excepto para o factor ambiental Geomorfologia, dados os elevados volumes de terras a levar a depósito.

Do ponto de vista da análise comparativa entre as diferentes alternativas projectadas, foi possível determinar, no capítulo anterior, qual a solução de traçado ambientalmente menos desfavorável (Solução 2), em função dos factores ambientais considerados determinantes para essa selecção.

Da análise dos resultados da Consulta Pública, verifica-se que, atendendo às características do projecto e à extensão do troço em avaliação, não foi uma consulta muito participada. De referir que, das autarquias afectadas, apenas a Junta de Freguesia de N.ª Sr.ª do Loreto – Juromenha emitiu parecer no âmbito da referida consulta. Salienta-se, também, a emissão de três pareceres de Organizações Não Governamentais de Ambiente (Quercus, LPN, CEAI, SPEA). Foram também recebidos pareceres do Turismo de Portugal, I.P. e da Estradas de Portugal, S.A. Os restantes





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

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

pareceres são de empresas, sociedades agrícolas e particulares que são directamente afectados pelas alternativas em avaliação, daí que identifiquem os impactes ao nível da fragmentação das propriedades e do efeito barreira que a LAV constitui. As posições manifestadas relativamente às soluções em avaliação variaram consoante as afectações identificadas/sentidas devido aos diferentes traçados.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o Estudo Prévio da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa/Madrid, Lote 3C – Évora/Elvas, poderá ser aprovado, designadamente a sua Solução 2, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.