



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Declaração de Impacte Ambiental

Identificação			
Designação do Projecto:	SUBESTAÇÃO DE DIVOR, 400/60 KV E LINHA DE ESTREMOZ – DIVOR, A 400 KV		
Tipologia de Projecto:	Construção de linhas aéreas de transporte de electricidade com uma tensão igual ou superior a 220kV e comprimento superior a 15km (Anexo I, N.º 19).	Fase em que se encontra o Projecto:	Projecto de Execução
Localização:	Distrito de Évora – Concelho de Estremoz - freguesias de S. Lourenço de Mamporcão, S. Domingos de Ana Loura, Santa Maria, Santo Estevão, S. Bento do Ameixial e Evoramonte – Concelho de Arraiolos - freguesias do Vimieiro e Igreja – Concelho de Évora - freguesias de S. Bento do Mato, Senhora da Saúde, Canaviais e Nossa Senhora da Graça do Divor		
Proponente:	REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.		
Entidade licenciadora:	Direcção Geral de Energia e Geologia		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 1/9/2009	

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

Condicionantes da DIA:	<p>1.COND Cumprimento das recomendações da REFER e RAVE:</p> <p>1.1.COND O local para a implantação da Subestação de Divor, deve respeitar as coordenadas, constantes no desenho n.º SDVR 51585 que integra o estudo de impacte ambiental (EIA) referente aos projectos de Execução da Subestação de Divor, 400/60kv e da Linha de Estremoz – Divor, a 400kv, nomeadamente as coordenadas M,P (18506,726; 114776,611) e M,P (18538,261; 114797,088), que se referem ao centro do eixo dos dois pórticos de saída de alimentação, por forma a assegurar a compatibilização dos projectos das duas subestações (subestação de Divor da responsabilidade da REN e subestação de tração da responsabilidade da RAVE/REFER).</p> <p>1.2.COND Deve proceder-se à optimização da solução preconizada para o acesso rodoviário comum às duas subestações (projecto da REN e projecto Ferroviário de Alta Velocidade), constante no desenho n.º SDVR 51585 do EIA referente aos projectos de Execução da Subestação de Divor, 400/60kv e da Linha de Estremoz – Divor, de forma a não constituir condicionamento futuro ao traçado da Linha de Alta Velocidade.</p> <p>1.3.COND O atravessamento da (s) Linha (s) de Muito Alta Tensão, com o caminho-de-ferro, deverá assegurar a correcta compatibilização com o traçado da Linha de Alta Velocidade, respeitando o definido no Regulamento de Segurança de Linhas de Alta Tensão.</p>
------------------------	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>2.COND Obter parecer prévio para utilização de áreas de RAN, de acordo com o disposto no artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de Março.</p> <p>3.COND Obter autorização, através do reconhecimento de relevante interesse público do projecto, conforme previsto no ponto 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, relativamente à afectação de áreas de REN, uma vez que este tipo de projecto não está previsto nos usos e acções compatíveis com esta servidão.</p> <p>4.COND Cumprir as disposições legislativas em matéria de protecção de sobreiros e de outras espécies florísticas com estatuto de protecção que, eventualmente, venham a ser afectadas pelo projecto, nomeadamente do disposto no 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.</p> <p>5.COND Obter parecer da REFER e RAVE previamente à fase de licenciamento, por forma a assegurar a correcta compatibilização do projecto da Subestação de Divor e da Linha de Estremoz – Divor, com o traçado da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade.</p> <p>6.COND Obter parecer da Estradas de Portugal, S.A. e do INIR/BRISA previamente à fase de licenciamento, de modo a assegurar a correcta compatibilização entre o projecto da linha de muito alta tensão e infra-estruturas rodoviárias existentes e/ou futuras cujos projectos se encontrem aprovados com espaços canais já reservados (áreas <i>non aedificandi</i>), tendo em vista o cumprimento do estipulado no Decreto Regulamentar n.º 1/92, de 18 de Fevereiro e no Decreto-Lei 13/4, de 15 de Janeiro, no que se refere ao gabarit a respeitar pela linha face às vias rodoviária interferidas bem como à salvaguarda das zonas “<i>non aedificandi</i>”.</p> <p>7.COND Proceder ao reajuste da linha e eventuais apoios a implantar na área afecta à Herdade da Calada, nomeadamente o apoio AP119 de modo a minimizar os impactes na propriedade e a evitar eventuais interferências com o pivot de rega identificado na referida Herdade.</p> <p>8.COND Cumprimento integral dos requisitos de Balizagem aeronáutica da Linha de Estremoz - Divor (Circular aeronáutica n.º 10/03, de 6 de Maio).</p> <p>9.COND Cumprimento do estipulado nos Planos Municipais de Defesa da Floresta contra Incêndios dos municípios atravessados.</p> <p>10.COND Cumprimento do disposto na alínea c), do nº 1 do artigo 15º do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho – Medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Prevenção e Protecção da Floresta Contra Incêndios, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, de 14 de Janeiro, relativo à gestão do combustível numa faixa correspondente à projecção vertical dos cabos condutores exteriores, acrescidos de uma faixa de largura não inferior a 10m para cada um dos lados.</p> <p>11.COND Para a Linha de Estremoz-Divor, sempre que possível, não se devem ocupar leitos e linhas de água e respectivas margens (faixa de 10m de largura ao longos dos cursos de água não navegáveis, não fluatáveis e não sujeitos à influência das marés e que seja garantida a manutenção da vegetação riparia associada às linhas de água.</p> <p>12.COND Cumprimento integral das medidas de minimização e compensação, elementos a apresentar, dos condicionalismos ao Projecto de Execução e ainda do Programa de Monitorização.</p> <p>13.COND O Relatório de Monitorização deve ser apresentado à Autoridade de AIA, conforme previsto no Art.º 29 do Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, respeitando a estrutura prevista no Anexo V da Portaria n.º</p>
--	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	330/2001, de 2 de Abril.
14.COND	Integrar no Caderno de Encargos de obra as medidas a concretizar na fase de obra.

Elementos a entregar à Autoridade de AIA	Previamente ao licenciamento da Subestação de Divor e da Linha de Estremoz-Divor deverá ser dado cumprimento ao seguinte:
	1.ELM O projecto do restabelecimento do traçado da Ribeira das Cruzadas, associado ao projecto da Subestação de Divor, dever ser submetido a aprovação prévia da ARH do Alentejo, I.P., no âmbito do disposto no Decreto-Lei nº 226-A/2007, de 31 de Maio.
	2.ELM Apresentar um projecto de plantação no qual seja identificada a área que será objecto de constituição de nova área de azinheira, de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 8.º do 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.
	3.ELM Obter parecer da Direcção Geral de Saúde, nos termos constantes da Declaração Ambiental do Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transportes 2009-2014 (2019) (PDIRT), de Janeiro de 2009.
	4.ELM Averiguar a presença de dois casais de Picanço-barreteiro (<i>Lanius senator</i>) na área da sociedade Agrícola da Herdade da Venda, Lda. e identificar os respectivos locais de nidificação, sendo que esta informação deverá constar em relatório a apresentar à Autoridade de AIA. Caso se verifique a interferência de algum apoio com os locais identificados, proceder à realocação dos apoios em causa, assim como deverá ser verificada a necessidade de colocar BFD (<i>Bird Flyer Diverter</i>) neste troço da linha.
	5.ELM Apresentar o Sistema de Gestão Ambiental que defina todas as acções e medidas ambientais que o empreiteiro tenha que cumprir durante a execução da obra, as quais devem ser incluídas nos aspectos a cumprir pelo Caderno de Encargos.
	6.ELM Apresentar o Plano de Integração Paisagística (PIP), o qual deverá ser adequado ao Projecto de Execução a licenciar.

Medidas de minimização e de compensação:
Deve ser dado cumprimento ao estabelecido no documento da APA "Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção" nomeadamente às medidas de minimização nºs 1 a 4, 7 a 10, 12 a 15, 17, 23 a 25, 27 a 30, 33 a 34, 40 a 45, 47, 49 a 51 e 53 (disponíveis em www.apambiente.pt), devidamente adaptadas ao projecto em análise.
<u>Subestação de Divor e Linha de Estremoz – Divor</u>
<u>Fase Prévia à obra de Construção</u>
A1. - A REN deverá contactar o Turismo de Portugal, no sentido de averiguar com exactidão a localização dos complexos turísticos na envolvente da linha, respectivos acessos viários e percursos pedonais (recreativos e culturais) utilizados, com vista a permitir atempadamente efectuar eventuais ajustes no sentido de reduzir eventuais perturbações.
A2. - Deve ser apresentado um plano de acesso à obra, privilegiando a utilização de acessos já existentes.
A3. - Deve ser efectuado o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico dos elementos patrimoniais existentes, nomeadamente da ocorrência patrimonial n.º 78;
A4. - Deve ser divulgado o calendário e locais de obra, através da sua comunicação às Câmaras Municipais de Évora, Arraiolos e Estremoz, às Juntas de Freguesias interferidas bem como à população residente na área



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

de influência do projecto, incluindo eventuais afectações temporárias de acessos e circulações locais.

- A5. - Deve ser realizada a 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 ou que apresentaram ausência de visibilidade do solo.
- A6. - Antes do início da obra devem realizar-se sondagens manuais de diagnóstico nas ocorrências patrimoniais arqueológicas, nomeadamente nos nºs 8, 16, 18 e 46, bem como efectuar a demonstração da sua execução através de apresentação de relatório preliminar parcelar, a entregar à tutela.

Subestação de Divor e Linha de Estremoz – Divor

Fase de Construção

- A7. - A calendarização dos trabalhos deve ter em conta a minimização das perturbações das actividades agrícolas.
- A8. - Seleccionar os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a receptores sensíveis (como, por exemplo, instalações de prestação de cuidados de saúde e escolas).
- A9. - Apresentar a localização de estaleiros, parques de material, áreas de depósito e outras áreas de apoio à obra, privilegiando a utilização de locais já preparados para o efeito (antigos estaleiros, lotes industriais, pavilhões industriais) ou terrenos degradados; estas áreas de apoio à obra devem evitar solos integrados na RAN e na REN, a menos de 50 m de linhas de água, áreas de montado e floresta de azinheira ou sobreiro, terrenos com aproveitamentos agrícolas mais valorizados (vinha, pomar, olival, culturas hortícolas, culturas de regadio), a menos de 50 m de ocorrências do património cultural;
- A10. - Os estaleiros e parques devem dispor de equipamentos necessários para uma primeira intervenção no combate a incêndios.
- A11. - As lamas provenientes das fossas sépticas estanques do estaleiro devem ser encaminhadas para estação de tratamento adequada, sempre que a sua quantidade assim o justificar.
- A12. - As zonas seleccionadas para serem sujeitas a desmatação e as árvores a serem alvo de poda ou corte devem ser assinaladas com marcas visíveis (por exemplo, fitas coloridas), permitindo a identificação das áreas de intervenção em qualquer instante.
- A13. - Os trabalhos devem ser objecto de acompanhamento arqueológico, em todas as situações que impliquem movimentação de solos (durante a instalação dos estaleiros, nas fases de desmatação, decapagem e terraplenagens, abertura de acessos, escavação de caboucos para a fundação dos apoios e todas as acções que impliquem revolvimento de solos). O acompanhamento arqueológico a executar na fase de obra 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.
- A14. - Achados arqueológicos móveis efectuados no decurso da obra devem ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.
- A15. - Após a desmatação, deve ser efectuada prospecção arqueológica sistemática das áreas de incidência directa de todas as componentes de obra, bem como a demonstração da sua execução através de apresentação de relatório preliminar parcelar, a entregar à tutela.
- A16. - Deve efectuar-se a sinalização das ocorrências situadas, até cerca de 75m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- A17. - A abertura de acessos deve ser efectuada em colaboração com os proprietários/arrendatários dos terrenos a afectar. Caso não possa ser evitada a interrupção de acessos e caminhos, deverá ser encontrada, previamente à interrupção, uma alternativa adequada, de acordo com os interessados, garantindo o acesso às propriedades.
- A18. - Na abertura de novos acessos, deve reduzir-se ao mínimo a largura da via, a dimensão dos taludes, o corte de vegetação, a afectação de culturas, as movimentações de terras com a criação de taludes de expressão significativa, a afectação de áreas RAN e REN. Deverá evitar-se, na criação de novos acessos, a destruição de vegetação ripícola e a destruição de vegetação arbórea com interesse botânico e paisagístico (nomeadamente sobreiros e azinheiras).
- A19. - Os acessos abertos que não tenham utilidade posterior devem ser desactivados, procedendo-se à criação de condições para a regeneração natural da vegetação, através da descompactação e arejamento dos solos e



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

eventual reflorestação com espécies autóctones.

- A20. - Os trabalhos de escavação e aterros devem ser iniciados logo que os solos estejam limpos, evitando-se a repetição de intervenções sobre as mesmas áreas.
- A21. - Antes dos trabalhos de movimentações de terras, deve proceder-se à decapagem da terra viva. As terras vegetais, assim como, a camada superficial do solo, devem ser depositados temporariamente em pargas e utilizadas no recobrimento e recuperação da área intervencionada, nomeadamente na zona da subestação e da linha, nomeadamente na envolvente às fundações dos apoios.
- A22. - Sempre que possível, utilizar os materiais provenientes das escavações como material de aterro, nomeadamente para recobrimento das fundações ou espalhamento junto aos apoios de modo a minimizar o volume de terras sobrantes (a transportar para fora da área de intervenção).
- A23. - Devem ser tomadas precauções para que não sejam favorecidos os fenómenos erosivos, designadamente evitando a realização de movimentações de terras nos períodos de maior pluviosidade, desviando as águas de escorrência superficial do local da obra e, no final, procedendo à regularização do terreno, por forma a que a vegetação recupere mais rapidamente.
- A24. - Deve minimizar-se tanto quanto possível o período de exposição de solos nus, para evitar fenómenos erosivos, a emissão de poeiras e o arrastamento de partículas para as linhas de água.
- A25. - Deve proceder-se à rega das superfícies expostas, em condições de tempo seco, para minimizar o arrastamento de partículas para linhas e pontos de água.
- A26. - Espécies arbóreas e arbustivas devem ser salvaguardadas sempre que possível, recorrendo a medidas alternativas que não perturbem a execução da obra, por forma a evitar o seu abate; a vegetação arbórea e arbustiva existente na faixa de expropriação mas que se localize em áreas não sujeitas a movimentos de terras, deverá ser preservada e protegida através de vedações.
- A27. - Os trabalhos de desmatação, desflorestação, corte ou decote de árvores devem ser realizados com mecanismos adequados à retenção de eventuais faíscas, a fim de minimizar o risco de incêndio.
- A28. - As operações construtivas que comportem potencial risco de acidente devem ser devidamente sinalizadas e, se necessário, vedadas, para assegurar a protecção de pessoas, culturas e gado.
- A29. - De modo a evitar a criação de potenciais focos de incêndio ou de propagação de fogo, o material lenhoso decorrente da abertura da faixa de protecção, que não seja estilhado e incorporado no solo, deve ser prontamente retirado e transportado a local adequado.
- A30. - Os produtos sobrantes da exploração florestal gerados na actividade de abertura da faixa, que não apresentem valor comercial, e o material vegetal proveniente da desmatação (caso ocorra no local de implantação dos apoios ou na abertura de acessos) devem ser estilhados e espalhados no solo, aumentando a sua protecção contra a erosão e permitindo a reincorporação de nutrientes.
- A31. - As operações de recheia e o destino dos resíduos resultantes da exploração florestal devem ser acordados com os proprietários dos terrenos a utilizar.
- A32. - A limpeza de betoneiras deve ser feita numa bacia de retenção ou na central de betão, não devendo ser efectuadas descargas sobre o solo ou nas linhas de água.
- A33. - A maquinaria deve evitar circular fora dos percursos da obra, estando estes devidamente sinalizados.
- A34. - No armazenamento de produtos químicos (p.e. tintas, óleos, massas, diluentes, solventes) e de resíduos no estado líquido, o adjudicatário deve disponibilizar meios de contenção secundária (p.e. paletas retentoras) para o correcto armazenamento das substâncias utilizadas em obra, nos estaleiros e nas frentes de trabalhos.
- A35. - O manuseamento de produtos químicos e de resíduos no estado líquido deve realizar-se em locais equipados com meios de contenção de derrames.
- A36. - O adjudicatário da obra deve prever e manter disponível um produto ou material absorvente adequado ao tipo de produtos manuseados e em quantidade suficiente para actuação em caso de emergência ambiental, como seja o derrame no solo, nas redes de drenagem de águas pluviais ou cursos de água nos estaleiros e nas frentes de obra.
- A37. - A gestão de resíduos deve ter por base um plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição, com a sua identificação conforme a Lista Europeia de Resíduos, a definição das



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes tipos e fluxos de resíduos; este plano deve dar cumprimento pleno ao disposto na recente legislação relativa à gestão de resíduos de construção e demolição (Decreto-Lei nº 46/2008, de 12 de Março).

- A38. - Os resíduos contendo tintas e vernizes devem ser recolhidos separadamente de forma a não entrarem na corrente dos resíduos urbanos. O destino final deve ser assegurado por entidades licenciadas para o transporte e tratamento específico deste tipo de resíduos.
- A39. - Separação dos resíduos equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB) da corrente normal e destino final adequado, consoante a sua natureza. Envio das fracções passíveis de serem recicladas, como é o caso das cofragens, elementos em ferro, entre outros, para entidades recicladoras devidamente licenciadas.
- A40. - Separação dos resíduos de sucata pela tipologia dos metais (ferrosos e não ferrosos).
- A41. - Segregação dos resíduos de embalagem e fracções passíveis de serem recicladas da restante corrente de resíduos da obra e garantia de destino final assegurado de acordo com o seu potencial de reutilização, de reciclagem e grau de contaminação.
- A42. - Devem ser implementados locais nos estaleiros para o armazenamento adequado dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para posterior valorização/eliminação em instalações licenciadas.
- A43. - No caso de ocorrer contaminação de resíduos com resíduos perigosos, estes devem ter o mesmo destino que o material contaminante. O destino final deverá ser assegurado de acordo com a quantidade e grau de contaminação, por entidade licenciada para o efeito.
- A44. - Deve garantir-se que as operações mais ruidosas que se efectuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis de acordo com a legislação em vigor.
- A45. - As actividades de construção ruidosas só podem ter lugar para além das 20h00, assim como aos sábados, domingos e feriados, mediante licença especial de ruído, emitida pelas Câmaras Municipais dos concelhos abrangidos.
- A46. - Adequada manutenção de veículos e equipamentos, para redução das emissões de poluentes atmosféricos e do risco de incêndio.
- A47. - Deve proceder-se ao revolvimento dos solos não pavimentados nas áreas utilizadas temporariamente durante a obra, para estaleiros, depósitos, vias de acesso, etc., de modo a descompactá-los e arejá-los, reconstituindo a sua estrutura e equilíbrio.
- A48. - Deve proceder à limpeza das linhas de água de forma a anular a sua obstrução total ou parcial, para que a drenagem se efectue naturalmente.
- A49. - Naturalização dos troços de caminhos existentes que por razões técnicas tenham sido sujeitos a desvios pontuais, procurando estabelecer uma continuidade visual na paisagem e a reconstituição da sua estrutura e equilíbrio.
- A50. - Os muros, sebes vivas, vedações e outras divisórias afectadas devem ser devidamente reparados.
- A51. - Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infra-estruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afectadas no decurso da obra.
- A52. - Após a conclusão da obra, e assim que seja tecnicamente possível, devem ser retirados todos os materiais sobrantes ou outros resíduos existentes sobre o terreno, mesmo que dentro da área propriedade da REN, SA.
- A53. - As obras de Recuperação Paisagística devem seguir o faseamento da obra geral, devendo estabelecer-se as seguintes orientações para a execução das acções de requalificação paisagística:
 - A52.1. - Recuperação das áreas de estaleiros, áreas de apoio á obra, áreas de empréstimo e depósito de acordo com a envolvente;
 - A52.2. - As áreas afectas aos estaleiros da obra devem ser integradas paisagisticamente, assim que se inicie o processo de desmantelamento;
 - A52.3. - As acções de recuperação paisagística dos caminhos devem efectuar-se após o término da sua utilização, de forma a prevenir os fenómenos erosivos;



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- A52.4. - Deve ser assegurada a recuperação da vegetação que tenha sido afectada através da plantação e/ou sementeira de espécies adaptadas.

Subestação de Divor e Linha de Estremoz – Divor

Fase de Exploração

- A54. - Tendo em conta o horizonte de tempo de exploração do projecto e a dificuldade de prever as condições ambientais locais e instrumentos de gestão territorial e legais então em vigor, deve o proponente, no último ano de exploração do Projecto, apresentar junto da entidade com competências em matéria de ambiente um plano de desactivação pormenorizado, contemplando nomeadamente:
- A53.1. - A Solução final de requalificação da área de implantação do projecto e projectos complementares a qual deverá ser compatível com os instrumentos de gestão territorial e com o quadro legal então em vigor;
- A53.2. - Acções de desmantelamento e obra a ter lugar;
- A53.3. - Destino a dar a todos os elementos retirados;
- A53.4. - Plano de recuperação final de todas as áreas afectadas.

Subestação de Divor

Fase de Construção

- A55. - Ajustar no terreno os apoios de forma a minimizar a afectação sobre espécies de flora de elevado valor conservacionista.
- A56. - Embora estejam já definidos para a subestação de Divor os locais de estaleiros para as duas fases de obra (fase de terraplenagem e construção da plataforma da subestação e fase de equipamento e acabamentos), assim como o local de depósito de terras, qualquer outra instalação de apoio à obra, como estaleiros secundários, depósitos, parques de material e equipamentos, etc., que vierem a ser necessários devem respeitar a distância mínima de 50 m em relação às linhas de água e talvegues naturais, evitar solos integrados na RAN ou na REN, evitar áreas com povoamento de azinheiras.
- A57. - Implementar o plano de plantação referente à constituição de nova área de Azinheira de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 8.º do 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.
- A58. - Nos trabalhos de implantação de passagens hidráulicas sobre a linha de água interceptada pelo acesso à subestação e no ajustamento do leito da linha de água junto à plataforma, na vertente sul da subestação, devem ser asseguradas previamente as condições de continuidade dos escoamentos, de modo a evitar-se a criação de situações críticas inesperadas; estes órgãos de drenagem e a vala de desvio da ribeira deverão estar concluídos antes de se iniciar a intervenção sobre o leito actual da ribeira.
- A59. - Naturalização dos taludes e bermas da subestação, assim como dos caminhos de acesso, através da sua cobertura com terra vegetal e posterior plantação com espécies autóctones, de forma a evitar fenómenos de erosão, conforme preconizado no Projecto de Integração Paisagística.
- A60. - Implementar o Plano de Integração Paisagística previsto no Projecto, onde se preconiza o uso de plantas locais de modo a alterar o menos possível a caracterização da flora e a reutilização das camadas de solo local decapadas na fase de obra.
- A61. - Remoção e deposição temporária de entulhos e dos restantes resíduos resultantes de escavações, em locais adequados. Os produtos sobranes da escavação devem ser depositados/removidos de acordo com as seguintes indicações:
- A59.1. - A terra vegetal proveniente da decapagem dos solos deve ser mantida em zona plana, para posterior utilização na recuperação paisagística das zonas afectadas;
- A59.2. - As escombrelas generalizadas (materiais inertes) devem ser colocadas na área adjacente à subestação ou em locais planos, afastados de zonas sensíveis, para posterior utilização, em aterros diversos.
- A62. - Implementação de medidas de integração paisagista na área da linha de água junto da implantação da subestação, nomeadamente a aplicação de técnicas de consolidação e estabilização naturais (métodos do



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

tipo de Engenharia Natural) nos taludes resultantes da implantação da linha de água face a sua escorrência torrencial.

Subestação de Divor

Fase de Exploração

- A63. - Na Subestação de Divor deve ser assegurada a funcionalidade de todo o sistema de drenagem das águas pluviais, através de vistorias periódicas e de operações de limpeza de grelhas, valetas e canalizações, bem como dos órgãos de drenagem longitudinal e transversal da via de acesso, pelo menos no início da estação húmida.
- A64. - Deve ser assegurado o funcionamento dos órgãos hidráulicos na via de acesso à subestação, para manutenção das condições de circulação da linha de água intersectada.
- A65. - Deve ser assegurada a manutenção de todos os revestimentos vegetais que vierem a ser executados em boas condições, como forma de protecção contra a erosão como, por exemplo, nas espaldas dos taludes de escavação ou de aterro.
- A66. - Deve ser assegurada a manutenção dos equipamentos utilizados (principalmente os disjuntores que contêm SF6), de forma a reduzir as emissões e possíveis casos de acidente, designadamente, por destruição de um pólo de um disjuntor.
- A67. - Em caso de esvaziamento dos compartimentos que contêm SF6, este deve ser sempre realizado de forma controlada para um depósito de trasfega apropriado, com vista ao seu posterior tratamento.
- A68. - Em caso de necessidade de substituição de SF6, este deve ser enviado para empresas licenciadas e que permitem o tratamento ambiental mais adequado.

Linha de Estremoz-Divor

Fase de Construção

- A69. - No caso em que os apoios sejam implementados em zonas de declive acentuado (superior a 8%), deve proceder-se à drenagem periférica na área de trabalho, com valas superficiais, por forma a reduzir o escoamento sobre os locais onde as terras são remexidas.
- A70. - Conduzir as obras de construção das fundações dos apoios localizados em áreas RAN ou REN de forma a não serem afectadas áreas suplementares de solos integrados nessas reservas, evitando a afectação de áreas circundantes e não deixando no local elementos grosseiros provenientes da escavação.
- A71. - Devem ser sinalizadas e vedadas as ocorrências patrimoniais localizadas no interior da faixa de 40m centrada no eixo da linha eléctrica, de forma a evitar a sua afectação pela circulação de pessoas e máquinas, que aí deverá ser proibida ou muito condicionada.
- A72. - Devem ser tomadas precauções para que, durante a fase de construção, se minimize a afectação das linhas de água temporárias. Assim, é recomendável que a desmatação deve ser reduzida ao mínimo estritamente necessário à construção da obra e que se adoptem medidas (por exemplo, regas periódicas durante o tempo seco) que minimizem as situações de potencial arrastamento de materiais para as zonas de talvegue e drenagem natural aqui existentes.
- A73. - A lavagem dos camiões-betoneira só deve ser efectuada nos solos que forem utilizados nos preenchimentos dos caboucos. Devem ser construídas bacias de retenção, para deposição dos efluentes da lavagem das betoneiras, com as terras que servirão para o preenchimento dos caboucos.

Linha de Estremoz-Divor

Fase de Exploração

- A74. - Incluir nas operações de vistoria e manutenção periódica da linha a verificação das boas condições da sinalização diurna e nocturna para a navegação aérea e da sinalização para a avifauna.

Programa de Monitorização

Deve ser realizado o Programa de **Monitorização da Fauna para a Linha Estremoz – Divor**, após a entrada em funcionamento da linha, de acordo com o a seguir discriminado:



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Programa de Monitorização da Fauna para a Linha de Estremoz-Divor

Parâmetros a monitorizar

O Plano de Monitorização a realizar tem como objectivo principal estimar a mortalidade de aves resultante da linha. Pretende-se também relacionar a abundância das aves e a frequência de voos que atravessam a linha com a taxa de mortalidade das mesmas. A integração de todos os dados recolhidos ao longo da monitorização deve permitir determinar os impactes que esta infra-estrutura terá sobre a avifauna existente na área do projecto.

Tendo em consideração o definido no Guia Metodológico para a Avaliação de Impacte Ambiental de Infra-estruturas da Rede Nacional de Transporte de Electricidade. Linhas Aéreas” (APAI/REN, SA 2008), os parâmetros a monitorizar são:

- Taxa de mortalidade de aves por colisão (nº. de aves mortas/km/unidade de tempo);
- Factores de correcção à taxa de mortalidade (taxa de detecção e remoção/decomposição de cadáveres);
- Censos de aves para determinação de índices de abundância de espécies (abundância relativa, riqueza específica e diversidade);
- Frequência de voo das aves sobre a linha;
- Parâmetros de sucesso reprodutor do casal de cegonha-preta que se localiza nas proximidades da linha.

Locais e frequência de amostragem

Devem ser alvo de monitorização os seguintes troços da linha de Estremoz - Divor:

- **Entre os apoios 20-26, 31-55, 57-64 e 124-146** (zona de ocorrência de espécies com estatuto de ameaça e de colisão elevados e onde é provável ocorrer colisões): todo o troço
- **Restantes troços da linha:** 20% da linha, incidindo em habitats de maior relevância para a avifauna.

O plano de monitorização deverá ser realizado por técnicos superiores com formação em Biologia, ter início logo após a entrada em funcionamento da linha eléctrica e ter uma duração mínima de 1 ano, após o qual será avaliada a necessidade de prolongar o período de monitorização, ou a aplicação de outro modelo de monitorização, em função dos resultados obtidos neste primeiro ano.

As amostragens deverão ser realizadas em **quatro períodos, num mínimo de duas visitas por época, com um intervalo de 7 dias:**

- Invernada (Dezembro e Janeiro);
- Reprodução (Março-Abril e Maio);
- Dispersão pós-reprodutora (Junho e Julho)
- Migração (Setembro e Outubro).

Taxa de mortalidade de aves por colisão

Os testes de detectabilidade deverão ser efectuados durante o primeiro ano de exploração da linha e numa única visita de campo.

Os testes de decomposição/ remoção de cadáveres devem ser efectuados no primeiro ano de exploração da linha, em duas épocas distintas do ano, durante um dos meses mais quentes (ex: Julho) e durante um dos meses mais frios (ex: Janeiro). Cada uma destas visitas deverá ter a duração de 10 dias.

Estes períodos não reflectem apenas diferenças climatéricas mas também a variação das necessidades alimentares das espécies. O primeiro caso (mês quente) corresponde também à época do ano em que há um maior número de indivíduos (adultos e crias) e maiores necessidades de alimento e o segundo (mês frio) corresponde à época do ano em que é mais difícil a obtenção de recursos alimentares.

Censos de aves

A recolha da informação a respeito da comunidade de aves presentes na área de estudo deverá coincidir com os períodos em que serão efectuadas as campanhas de prospecção de cadáveres. Os locais de amostragem deverão ser seleccionados de modo a que se obtenha uma amostra representativa de toda a área de estudo. A monitorização



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

da linha na fase de exploração deverá decorrer, pelo menos, ao longo de 4 anos.

Deve realizar-se 1 campanha de amostragem por estação do ano, com 2 visitas, de modo a existirem réplicas temporais de cada ponto amostrado. A Primavera corresponde à época de reprodução da maior parte das espécies que ocorrem na área de estudo; o Verão à época de dispersão dos juvenis; o Outono à época de migração pós-reprodutora; e o Inverno ao período de ocorrência das espécies invernantes.

Em cada amostragem deverão ser realizados pontos de amostragem ao longo da linha em estudo e num número equivalente de pontos em zonas de controlo.

Taxas de atravessamento

A recolha da informação a respeito da comunidade de aves presente na área de estudo deverá coincidir com os períodos em que serão efectuadas as campanhas de prospecção de cadáveres. Devem ser seleccionados pontos fixos na proximidade da linha, de modo a serem observados os mesmos vãos onde decorre a prospecção de cadáveres.

Parâmetros de sucesso reprodutor

A monitorização deste parâmetro deverá incidir sobre os casais localizados na envolvente à linha, e deverá realizar-se durante o período reprodutor, ou seja, entre Março/ Abril até Junho/ Julho, durante os 4 primeiros anos de funcionamento da linha.

Técnicas e métodos de análise e equipamentos necessários

Taxa de mortalidade de aves por colisão

Os troços seleccionados deverão ser percorridos a pé por dois observadores, que efectuarão a prospecção de aves mortas deslocando-se um de cada lado da linha, a 10m da projecção no solo do cabo condutor exterior.

Sempre que um cadáver (completo ou não) for encontrado durante a prospecção devem ser retirados os seguintes dados: a) espécie, b) sexo, c) ponto GPS, d) presença ou ausência de traumatismos, e) presença ou ausência de indícios de predação f) data aproximada da morte (4 categorias: 24h; 2-3 dias; mais de 1 semana; mais de 1 mês), g) fotografia digital do cadáver e h) condições climáticas do dia e dos dias anteriores à prospecção. Todos os restos de aves encontrados deverão ser recolhidos para evitar a duplicação de contagens.

Em cada troço deverá ser estimada a percentagem de troço não prospectável (zonas inacessíveis, vegetação muito densa, corpos de água, escarpas, propriedades de acesso interdito) e, se esta for superior a 10%, o troço em causa deverá ser eliminado da análise (Neves et al. 2005).

O equipamento necessário incluirá: GPS, ficha de campo, luvas cirúrgicas, sacos de plástico, máscaras, máquina fotográfica, licença de captura ou detenção de animais selvagens, que deverá ser solicitada ao ICNB (Divisão de aplicação de convenções) ao abrigo do Decreto-Lei nº140/99, de 24 de Abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº49/2005, de 24 de Fevereiro, do Decreto-Lei nº316/89, de 22 de Setembro e do Decreto-Lei nº139/90, de 27 de Abril. Esta licença é necessária para o transporte dos cadáveres recolhidos.

Factores de correcção à taxa de mortalidade

Testes de detectabilidade

Deverão ser elaborados a partir de um desenho experimental que permita a integração de diferentes factores. Assim, deverão ser considerados: a) estrutura dos biótopos existentes ao longo da(s) linha(s) e b) dimensão das aves susceptíveis de serem vítimas de colisão. Será importante categorizar estas variáveis, de modo a ser possível replicá-las convenientemente e validar estatisticamente os resultados obtidos. Para otimizar a obtenção de dados, deverão ser utilizados vários observadores treinados, os quais deverão ser também considerados como um factor nas análises efectuadas.

A determinação da taxa de detectabilidade por parte dos observadores envolvidos nas prospecções de cadáveres deverá contemplar a obtenção de estimativas para as diferentes formações vegetais. Poder-se-á considerar a estrutura da vegetação e a visibilidade como factores na estratificação das experiências de detecção. Esta medida evitará a obtenção de estimativas para todos os biótopos e habitats cartografados. Deverão utilizar-se estimativas para: a) biótopos florestais, b) arbustivos e herbáceos/pastagens/agrícola.

Para cada formação vegetal dever-se-á estabelecer uma experiência com vários observadores. Esta experiência envolve a colocação de modelos que simulem aves em locais pré-estabelecidos e distribuídos, de forma aleatória por uma área com vegetação homogénea. Os modelos deverão simular aves de dimensões diferentes (pequenas, médias e grandes). Este desenho deverá ser realizado em replicado para cada formação vegetal (mínimo de 6 réplicas). Os observadores e os locais são considerados factores independentes, podendo os valores obtidos serem comparados



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

por testes estatísticos (ANOVA). Pretende-se com esta experiência obter estimativas da taxa de detecção para cada formação vegetal. Esta estimativa será utilizada no cálculo da estimativa da mortalidade real.

O equipamento necessário incluirá: GPS, máquina fotográfica digital e modelos que simulem aves.

Testes de remoção/decomposição de cadáveres

Um dos factores a ter em conta na estimativa da taxa de mortalidade de aves é a remoção por parte de carnívoros ou necrófagos, pelo que a determinação da taxa de remoção deverá ser feita em diferentes épocas do ano dado que a actividade de carnívoros e necrófagos pode variar ao longo do ano. Recorrer-se-á a cadáveres de codornizes e perdizes evitando-se a utilização de pintos ou galinhas.

A localização destes cadáveres deverá ser seleccionada de forma aleatória, estratificada pelos biótopos que ocorrem na área de estudo. Aquando da sua colocação no terreno, a sua posição deverá ser devidamente georeferenciada com recurso a um GPS. Deverá ser evitada a acumulação excessiva de cadáveres em uma dada zona (para evitar a criação de "zonas de atracção" de necrófagos e carnívoros). Aconselha-se a realização de um catálogo fotográfico dos cadáveres para posterior comparação e análise. Para que a estimativa da remoção seja representativa da área em estudo, deverão ser efectuados no mínimo 3 replicados para cada de biótopo/habitat. Deverão ainda ser analisados os resultados em função da dimensão dos cadáveres usados.

O equipamento necessário incluirá: GPS, máquina fotográfica digital, cadáveres de aves, sacos de plástico, luvas.

Censos de aves

A metodologia para cálculo da abundância relativa, riqueza específica e diversidade da comunidade de aves da área de estudo deverá consistir em pontos de observação e escuta com 5 minutos de duração, realizados duas vezes em cada época do ano. Os pontos de observação deverão ser estratificados em função da estrutura da paisagem. Para todas as observações deve ser registada a sua localização em 3 classes de distância: até 50m, 50 a 100m e 100 a 250m. Serão recolhidos os seguintes dados: a) hora do início e fim do censo, b) espécies observadas, c) respectivo número de indivíduos.

No caso das aves planadoras deverão ser efectuados pontos de observação dirigidos, com uma duração de 2 horas, de modo a cobrir todos os troços seleccionados. A monitorização deverá efectuar-se ao longo dos 4 primeiros anos de funcionamento da linha, duas vezes em cada época do ano. Durante a observação deverão ser registadas todas as eventuais alterações de comportamento das aves, de modo a obter dados relativos ao comportamento, perturbação e risco de colisão. As localizações das espécies deverão ser anotadas sobre uma grelha de 500*500m que abranja os troços seleccionados, de modo a incluí-las num SIG.

O equipamento a utilizar incluirá: GPS; máquina fotográfica; binóculos, telescópio.

Taxas de atravessamento

Em cada vão, deverão ser realizadas observações durante duas horas consecutivas e em três períodos do dia: manhã (do nascer-do-sol até às 11h), meio-do-dia (11h-15h) e tarde (15h até ao pôr-do-sol). Durante estes períodos de observação, para além do número de indivíduos e espécie deve também registar-se parâmetros como: se as aves passaram isoladas ou em bando, as alturas do voo (por cima, entre ou por baixo dos cabos, pousado nos cabos ou pousado nos postes).

Todas as observações devem ser efectuadas em condições meteorológicas favoráveis (ausência de vento forte e chuva) maximizando, desse modo, a capacidade de detecção dos observadores)..

Parâmetros de sucesso reprodutor

O método a seguir para a monitorização deste parâmetro deve ser semelhante ao que foi utilizado pelo ICNB durante a monitorização dos casais de cegonha-preta nas três bacias hidrográficas: Douro, Tejo e Guadiana.

Relação dos dados com o projecto

O valor da estimativa da taxa de mortalidade real será calculado após a determinação dos seguintes parâmetros:

- mortalidade observada na área prospectada;
- taxa de detectabilidade;
- taxa de decomposição / remoção;
- densidade ou abundância de cada espécie ou da comunidade de aves na área de estudo.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Tipos de medidas de gestão ambiental face aos resultados da monitorização

Após a análise dos dados obtidos será possível verificar se as medidas de minimização propostas estão a surtir efeito e se será necessário melhorá-las ou propor outras mais adequadas.

Periodicidade dos relatórios e critérios para revisão do plano de monitorização

No final de cada ano de monitorização deverá ser efectuado um relatório técnico, cuja estrutura esteja de acordo com Anexo V da Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril. Neste relatório deverá ser avaliada a eficácia das técnicas de amostragem, procedendo-se à sua alteração caso a equipa responsável pelo estudo considere necessário.

Anualmente deverá ser efectuada uma comparação dos resultados com os anos anteriores, de modo a que haja um historial de todo o programa.

No final dos quatro anos de monitorização, será elaborado um relatório que deverá fazer uma revisão geral de todo o trabalho de monitorização que se desenvolveu ao longo desse período.

Validade da DIA:	1/9/2011
-------------------------	----------

Entidade de verificação da DIA:	Entidade Licenciadora
--	-----------------------

Assinatura:	O Secretário de Estado do Ambiente Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)
--------------------	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Data de início do procedimento de AIA: 13 Janeiro de 2009.• Conformidade do EIA - Após apreciação técnica da documentação recebida, ao abrigo do n.º 4 do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a CA considerou que seria necessário solicitar elementos adicionais ao Relatório Síntese e ao Resumo Não Técnico;• Estes elementos foram solicitados ao proponente, tendo o prazo para a verificação da conformidade ficado suspenso desde 19 de Fevereiro de 2009 até à entrega dos mesmos em 20 de Março de 2009.• Os elementos solicitados pela CA foram entregues pelo proponente em 23 de Março de 2009, e a CA considerou que a informação contida no Aditamento dava resposta às questões levantadas no ofício, pelo que foi declarada a conformidade do EIA, a 30 de Março de 2009.• Solicitação de pareceres específicos às seguintes entidades externas: LNEG - Laboratório Nacional de Energia, I.P. (ex - INETI), os pareceres recebidos foram analisados e encontram-se no Anexo II.• Análise técnica do EIA e elaboração de pareceres sectoriais.• Realização de uma visita ao local, no dia 15 de Maio de 2009, com a presença de representantes da CA (APA e IGESPAR), do proponente (REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A) e das empresas responsáveis pela elaboração do Projecto de Execução e do EIA (BIG POWER e ECOSISTEMA).• Análise dos resultados da Consulta Pública, que decorreu por um período de 30 dias úteis, de 20 Abril a 1 de Junho de 2009.• Elaboração do parecer final da CA.• Elaboração da proposta de DIA por parte da Autoridade de AIA.• Emissão da DIA. <p><u>Resumo das entidades externas consultadas</u></p> <p>No seguimento da consulta efectuada ao LNEG – Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P., o mesmo refere que não há impactes relevantes na geologia e geomorfologia da área a intervencionar, salientando que os aspectos geológicos não são impeditivos da execução do projecto.</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>A Consulta Pública, nos termos do seu artigo 14.º, n.º 2, decorreu durante 30 dias úteis, de 20 de Abril a 1 de Junho de 2009.</p> <p>Durante este período foram recebidos onze pareceres provenientes de ANA – Aeroportos de Portugal, Autoridade Florestal Nacional, ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações, Câmara Municipal de Arraiolos, Câmara Municipal de Estremoz, Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, EP - Estradas de Portugal, S.A., RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, Turismo de Portugal, Herdade da Calada (DGEBE - Sociedade Agro Imobiliária, SA) e Sociedade Agrícola da Herdade da Venda.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Autoridade Florestal Nacional (AFN), ANA - Aeroportos e Navegação Aérea, Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM), Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), Estradas de Portugal (EP-S.A.), Ministério da Defesa Nacional - Força Aérea e RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade</u> <p>Estas entidades não obstam à concretização do projecto; no entanto de um modo geral alertam, para o cumprimento de Legislação específica, no sentido de</p>



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

salvaguardar as áreas/locais de qualquer natureza (infra-estruturas, Zonas de equipamentos, áreas e/ou espaços ao abrigo de protecção especial), intersectados/interferidos e abrangidos por regimes de servidão, protecção específica e/ou medidas preventivas. Importa referir que o Ministério da Defesa Nacional - Força Aérea, pronunciou-se apenas no dia 9 de Julho de 2009, por conseguinte, fora do prazo da Consulta Pública.

De salientar ainda que na fase prévia ao licenciamento os projectos da Subestação de Divor e da Linha de Estremoz – Divor, terão necessariamente de ser submetidos a parecer prévio destas entidades e organismos.

- **Câmara Municipal de Estremoz, Câmara Municipal de Arraiolos, Sociedade Agrícola da Herdade da Venda, Lda. e DGEBE, Sociedade Agro imobiliária (proprietária da Herdade da Calada)**

Estas entidades discordam do traçado preconizado para a linha nos troços compreendidos entre os apoios 31 a 47 e 74 a 129, sugerindo alterações significativas ao desenvolvimento do traçado da linha, respectivamente:

- **Câmara Municipal de Estremoz**, propõe a alteração do traçado da linha entre os apoios AP31 a AP47, de modo que a o mesmo contorne por poente a localidade de S. Bento do Ameixial, no concelho de Estremoz.
- **Câmara Municipal de Arraiolos**, sugere o desvio do traçado da linha para sudeste entre os apoios AP102 a AP124, no sentido da linha se aproximar dos corredores já constituídos pela Auto-Estrada (A6) e pela Estrada Nacional (EN 18).
- **Sociedade Agrícola da Herdade da Venda**, contesta o traçado apresentado para a linha, entre os apoios AP74 a AP123. Propõe o desvio do traçado para Noroeste entre os apoios AP74 a AP99 e para sudeste entre os apoios AP103 a AP123, com vista a aproximar-se dos corredores da Auto-Estrada (A6) e da Estrada Nacional (EN 18).
- **DGEBE, Sociedade Agro imobiliária (Herdade da Calada)**, sugere alterações ao desenvolvimento do traçado da linha entre os apoios AP103 a AP129, propondo uma ripagem do traçado da linha para Sudeste, numa extensão aproximada de 9,0 km, com vista a aproximar-se também dos corredores da Auto-Estrada (A6) e da Estrada Nacional (EN 18).

No seguimento das observações, questões e pretensões apresentadas pelas várias entidades acima referidas, a Comissão de Avaliação considerou o seguinte:

- i). De um modo geral as alterações propostas incidem sobre ripagens ao traçado da linha, desvios estes para Sudeste e Noroeste que oscilam entre 1000 m a 1600 m, o que conseqüentemente se traduz numa outra solução e a Comissão de Avaliação só se pronuncia sobre Soluções (corredor de 400 m de largura, considerando 200 m para cada um dos lados do eixo do traçado) apresentadas no Estudo de Impacte de Ambiental (EIA) e submetidas a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).
- ii). O Estudo de Impacte (EIA), não dispõe de informação ambiental na área envolvente e marginal à Auto-estrada (A6) e à Estrada Nacional (EN 18) nem a poente da povoação de S. Bento de Ameixial, dado que não se encontra proposto para Avaliação de Impacte Ambiental, qualquer outra solução que não a constante no EIA em avaliação.
- iii). Os impactes ambientais identificados e avaliados no EIA, decorrentes da linha de muito alta tensão não apresentam significância e magnitude que justifiquem a formulação de um parecer desfavorável, pelo que não existem motivos legítimos para que a Comissão de Avaliação (CA) não valide ambientalmente o traçado objecto de avaliação.
- iv). Relativamente à questão colocada pela Câmara Municipal de Estremoz "... tendo em consideração o projecto associado à Estação do Ameixial, coloca-se à



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p><i>consideração o abastecimento dessa área através dessa linha.</i>”, refere-se que esta alternativa não se enquadra no âmbito do projecto em avaliação pelo que a análise técnica da sua viabilidade não foi equacionada pela CA.</p> <p>v). No que concerne às outras questões levantadas no âmbito da Consulta Pública, e que são alvo de ajuste em fase de obra, de forma a minimizar os impactes nas propriedades referidas, encontram-se acauteladas na presente DIA, quer como condicionantes quer como medidas de minimização ou Compensação, as afectações indicadas pelos participantes no âmbito da referida consulta.</p> <p>- <u>Turismo de Portugal, I.P.</u></p> <p>Esta entidade refere a existência projectos e empreendimentos (Hotel Rural “<i>Monte do Carmo</i>” e <i>Estalagem de 5 estrelas</i>) turísticos e de 1 unidade de turismo em espaço rural (Monte Gil), nas proximidades do corredor estudado para instalação da Subestação de Divor e da Linha de Estremoz – Divor e alerta para a necessidade do projecto assegurar que, não sejam perturbadas vistas ou panorâmicas interessantes que constituem ou possam vir a constituir factores de atracção de empreendimentos/complexos turísticos na área de influência dos mesmos e ainda que não sejam afectados os respectivos acessos.</p> <p>No seguimento do exposto a Comissão de Avaliação, considera que previamente ao licenciamento a REN deverá contactar o Turismo de Portugal, no sentido de averiguar com exactidão a localização dos complexos turísticos referidos, respectivos acessos viários e percursos pedonais (recreativos e culturais) utilizados, com vista a permitir atempadamente efectuar os necessários ajustes ao traçado da linha e postes e consequentemente implementar as medidas de minimização e adequá-las no sentido da reduzir eventuais perturbações e vistas panorâmicas. Considera que os acertos e ajustes finais ao projecto da linha deverão ser apresentados ao Turismo de Portugal para parecer</p>
<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se o seguinte:</p> <p>O projecto em avaliação “<i>Subestação de Divor, 400/60kv e Linha de Estremoz-Divor, a 400kv</i>”, situa-se no concelho de Estremoz, freguesias de S. Lourenço de Mamporcão, S. Domingos de Ana Loura, Santa Maria, Santo Estevão, S. Bento do Ameixial e Evaramonte, concelho de Arraiolos, nas freguesias do Vimieiro e Igreja e no concelho de Évora nas freguesias de S. Bento do Mato, Senhora da Saúde, Canaviais e Nossa Senhora da Graça do Divor e consiste na construção e funcionamento de um novo Nó da Rede Nacional de Transporte de energia eléctrica em muito alta tensão, constituído por duas infra-estruturas eléctricas, nomeadamente uma subestação de 400/60 kv e uma linha de muito alta tensão (linha eléctrica a 400 kv) com cerca de 50,7 km de comprimento que se irá desenvolver entre a Subestação de Estremoz, já existente e a futura subestação de Divor a localizar a norte da cidade de Évora.</p> <p>A construção de uma linha entre Estremoz e Évora é um projecto que se encontra incluído no Plano de Investimentos da Rede Nacional de Transporte 2006-2011. De salientar que é uma das obrigações da Rede Eléctrica Nacional, S.A., enquanto concessionária da RNT – Rede Nacional de Transporte dar cumprimento ao Plano de Investimentos da Rede Nacional de Transporte.</p> <p>Os principais objectivos da Linha de Estremoz – Évora e respectiva Subestação de Divor são:</p> <ul style="list-style-type: none">- Permitir o fecho da malha da RNT, no eixo Falagueira – Estremoz – Évora, para reforço das condições de segurança e de abastecimento da Rede de Transporte e para suporte da rede de distribuição nesta zona do País.- Garantir as condições para a alimentação do projecto de ligação ferroviária de alta velocidade no troço Lisboa - Évora – Madrid, o qual apresenta necessidades de abastecimento e condicionalismos técnicos específicos. O corredor para desenvolvimento do projecto da ligação de alta velocidade ferroviária Lisboa –



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Madrid, encontra-se já aprovado. A concretização deste empreendimento torna imprescindível a disponibilidade de alimentação de energia eléctrica a 400 kv ao longo dessa via, estando prevista uma subestação de tracção da linha ferroviária na zona de Évora, para garantia do necessário fornecimento de energia eléctrica ao projecto de alta velocidade.

- Assegurar o reforço de abastecimento à rede de distribuição, numa área que apresenta consumos crescentes actuais e previstos, relacionados com a expansão urbana, investimentos turísticos e de serviços e a indústria dos mármore.

De um modo geral no âmbito da Consulta Pública, os pareceres recebidos, não obstam à concretização do presente projecto, tecendo para além de recomendações espelhadas, quando enquadráveis, no presente documento, algumas propostas de traçados alternativos nalguns troços da linha de Estremoz-Divor. De referir que os traçados alternativos propostos traduzem-se em soluções distintas da submetida a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), no âmbito do projecto da “*Subestação de Divor, 400/60kv e Linha de Estremoz-Divor, a 400kv*”

O parecer recebido do LNEG, também não obsta à concretização do projecto.

Os principais impactes negativos, na generalidade susceptíveis de minimização, ocorrem na fase de construção, decorrem das acções relacionadas com escavações e movimentações de terras, desmatação, desarborização e limpeza do solo, instalação dos estaleiros, construção dos elementos do projecto e de vias de acesso, são globalmente pouco significativos e de magnitude reduzida. Os impactes negativos na fase de exploração incidem principalmente em impactes visuais e panorâmicos os quais serão parcialmente minimizáveis com eventuais ajustes da linha e apoios e/ou implementação de medidas adequadas.

Desta forma, emite-se DIA favorável ao projecto “*Subestação de Divor, 400/60kv e Linha de Estremoz-Divor, a 400kv*”, condicionado às medidas de minimização e de compensação, elementos a apresentar, ao cumprimento dos condicionalismos e do programa de monitorização constante da presente DIA.