



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:	Subestações de Tracção AV de Pegões, Évora e Alandroal 400kV/2x27,5kV		
Tipologia de Projecto:	Indústria da Energia Anexo II, ponto 3, alínea b)	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Freguesia de Pegões, concelho do Montijo Freguesia de Nossa Senhora da Graça do Divor, concelho de Évora Freguesia de Juromenha, concelho do Alandroal		
Proponente:	Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA (RAVE)		
Entidade licenciadora:	Rede Ferroviária Nacional, EPE (REFER)		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 21 de Setembro de 2009	

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

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">1. Compatibilizar o projecto, nomeadamente os acessos às Subestações, em sede de Projecto de Execução, com o corredor definido para o traçado de Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa/Madrid.2. O local para a instalação da Subestação AV de Évora, deverá respeitar as coordenadas referentes aos projectos de Execução da Subestação do Divor, 400/60Kv M,P (18506,726; 114776,611) de forma a assegurar a compatibilização dos projectos das duas subestações (subestação do Divor da responsabilidade da REN e subestação de tracção da responsabilidade da RAVE/REFER).3. O projecto de execução para o acesso da Subestação de Pegões deverá minimizar a afectação de sobreiros. Neste sentido, deve contactar-se a Autoridade Florestal Nacional (AFN) no sentido de se concretizarem as medidas de minimização/compensação a implementar no que respeita à afectação de sobreiros, quer pela Subestação de Pegões, quer pelo respectivo acesso.4. Manter os contactos com a BRISA de forma a adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização deste projecto com a A6 e A13, de acordo com o Parecer da BRISA.5. Respeitar a servidão <i>non aedificandi</i> das A6 e A13 e garantir as disposições regulamentares aplicáveis, de forma a não haver interferência com a sua exploração, de acordo com o Parecer da BRISA.6. Proceder à sinalização e balizagem adequadas dos elementos que constituem a Subestação de Pegões, que se enquadrem na caracterização de obstáculos à navegação aérea da Circular de Informação Aeronáutica n.º 10/03, de 6 de Maio, do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), de acordo com o Parecer do NAER - Novo Aeroporto, S.A..7. Efectuar a monitorização e manutenção das balizagens, de modo a assegurar o seu bom estado e funcionamento ininterrupto, requerendo comunicação à ANA, SA, sempre que haja qualquer alteração, de acordo com o Parecer do NAER.8. Consultar a Força Aérea Portuguesa, de acordo com o Parecer do NAER.9. 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
------------------------	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>155/2004, de 30 de Junho, de acordo com o Parecer da AFN.</p> <ol style="list-style-type: none">Incorporar medidas de protecção contra incêndios florestais previstas no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, dando cumprimento com o determinado na alínea c) do ponto 1 do artigo 15º, do Decreto-Lei nº124/2006, de 28 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei nº 17/2009, de 14 de Janeiro, que o republica, bem como as disposições constantes nos Planos Municipais de defesa da Floresta Contra Incêndios dos Concelhos do Montijo, Évora e Alandroal, de acordo com o Parecer da AFN.Obter parecer da Direcção Geral de Saúde, nos termos constantes da Declaração de Impacte Ambiental do Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transportes 2009-2014 (2019) (PDIRT), de Janeiro de 2009.Consultar o Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), de forma a assegurar, no âmbito dos impactes cumulativos da subestação com a LAV troço Évora/Elvas e com a linha de alta tensão, a implementação de medidas de minimização relativas à avifauna, designadamente no que se refere à interferência com o ninho de Águia de <i>Bonelli</i> identificado no procedimento de AIA da LAV troço Évora/Elvas..
--	---

Elementos a entregar em Fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none">Concretização no Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) das medidas de minimização mencionadas no Estudo de Impacte Ambiental (EIA)(Gerais e Específicas), sem prejuízo de outras que se venham a revelar necessárias, para a fase de obra e para a fase de exploração, as quais deverão ser complementadas com as referidas no Parecer da CA e na presente DIA.Indicação no RECAPE das medidas incluídas no documento “Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção”, da APA, que deverão ser implementadas, as quais deverão ser devidamente adaptadas ao Projecto de Execução das Subestações e respectivos acessos.Apresentação do Plano de Integração Paisagística (PIP) adaptado ao Projecto de Execução. O PIP deve contemplar, além do enquadramento do projecto, todas as áreas afectadas pelos trabalhos de construção e movimentação de maquinaria (de que são exemplo os caminhos de acesso, os depósitos de materiais e inertes e vazadouros e os parques de maquinaria, incluindo áreas de estaleiro). Este plano deverá ainda promover a beneficiação ecológica da área a intervir, e deverá promover a utilização das terras sobranes na modelação do terreno.Apresentação do Plano de Gestão Ambiental da Obra, o qual deverá ser incluído no Caderno de Encargos da mesma.Inclusão no caderno de encargos das medidas de minimização específicas para a fase de obra.Concretização no RECAPE do programa de monitorização do Ruído, o qual só deverá ser implementado em caso de reclamação.
---	--

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de minimização

- Prever o aviso aos habitantes dos receptores sensíveis existentes na proximidade das Subestações, no caso de se recorrer ao uso de explosivos para o desmonte de rocha.
- Limitar, sempre que possível, o desenvolvimento de actividades ruidosas temporárias na proximidade de habitações ao horário 8h00-18h00 de dias úteis.
- Os Estaleiros e parques de máquinas deverão ocupar a área mínima necessária, localizando-se o mais próximo possível das Subestações, se possível na área da plataforma, ou utilizando os estaleiros da LAV.
- Realizar acções de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente às acções susceptíveis de causar impactes ambientais e às medidas de



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

minimização a implementar, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos.

5. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente nas áreas envolventes, juntas de freguesia e câmaras municipais atravessadas pelo projecto. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações à população, designadamente a afectação das acessibilidades.
6. Privilegiar o uso de caminhos já existentes para aceder aos locais da obra.
7. O transporte de materiais e equipamentos deverá ser efectuado, sempre que possível, evitando o atravessamento de núcleos populacionais.
8. Assegurar o correcto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na actividade das populações.
9. Calendarizar os trabalhos tendo em conta a minimização das perturbações das actividades agrícolas.
10. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações das populações.
11. Sempre que possível, utilizar os materiais provenientes das escavações como material de aterro nomeadamente para recobrimento das fundações ou espalhamento junto dos apoios, após a execução dos maciços de fundação, de modo a minimizar o volume de terras sobrantes (a transportar para fora da área de intervenção).
12. Efectuar a descompactação dos solos das áreas utilizadas temporariamente durante a obra.
13. Assinalar as zonas seleccionadas para serem sujeitas a desmatação e as árvores a serem alvo de poda ou corte com marcas visíveis (por exemplo, fitas coloridas),
14. Sinalizar devidamente as operações construtivas que comportem potencial risco de acidente, como a implantação de apoios, e, se necessário, vedá-las, para assegurar a protecção de pessoas, culturas e gado.
15. Reparar os muros, sebes vivas, vedações e outras divisórias afectadas.
16. Antes dos trabalhos de movimentações de terras, proceder à decapagem da terra viva e ao seu armazenamento em pargas, para posterior reutilização em áreas afectas à obra.
17. 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 um plano de desactivação pormenorizado, contemplando nomeadamente:
 - a. Solução final de requalificação da área de implantação do projecto e projectos complementares, a qual deve ser compatível com os instrumentos de gestão territorial e com o quadro legal então em vigor;
 - b. Acções de desmantelamento e obra a ter lugar;
 - c. Destino a dar a todos os elementos retirados;
 - d. Plano de recuperação final de todas as áreas afectadas.
18. Fasear as obras de Recuperação e Integração Paisagística de acordo com a obra geral, devendo estabelecer-se as seguintes orientações para a execução das acções de requalificação paisagística:
 - a. as áreas afectas aos estaleiros da obra deverão ser integrados paisagisticamente, assim que se inicie o processo de desmantelamento;
 - b. as acções de recuperação paisagística dos caminhos deverão efectuar-se após o término da sua utilização, de forma a prevenir os fenómenos erosivos;
 - c. a recuperação da vegetação que tenha sido afectada através da plantação e/ou sementeira de espécies adaptadas.
19. Deverá 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.
20. Os trabalhos deverão ser objecto de acompanhamento arqueológico, em todas as situações que impliquem movimentação 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.
21. Deverá ser efectuado o acompanhamento arqueológico das obras durante a instalação de estaleiros, as fases de



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

desmatação, decapagem e terraplenagens e de todas as acções que impliquem revolvimento de solos.

22. Após a desmatação, deverá ser efectuada prospecção arqueológica sistemática das áreas de incidência directa de todas as componentes de obra.
23. Achados arqueológicos móveis efectuados no decurso da obra deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.
24. Deverá efectuar-se a sinalização das ocorrências situadas, até cerca de 50m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
25. Deverá sinalizar-se e vedar-se as ocorrências patrimoniais localizadas a 25m da obra, de forma a evitar a sua afectação pela circulação de pessoas e máquinas, que aí deverá ser proibida ou muito condicionada.

Planos de Monitorização

Monitorização do Ambiente Sonoro

O programa de monitorização proposto no EIA só deverá ser implementado para os receptores onde haja alguma reclamação.

Deverão ser cumpridos os aspectos apresentados no EIA. Nas medições acústicas deverá avaliar-se a existência de componentes tonais, características de subestações.

Validade da DIA: 21 de Setembro de 2011

Entidade de verificação da DIA: Autoridade de AIA

Assinatura:

O Secretário de Estado do Ambiente

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

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



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Análise da Conformidade do EIA – solicitação, no âmbito da avaliação da conformidade do EIA, de elementos adicionais nos seguintes capítulos: Aspectos Gerais, Descrição do Projecto, Geologia, Recursos Hídricos, Ruído, Ordenamento do Território, Sócio-Economia, Sistemas Ecológicos, Uso do Solo, Impactes Cumulativos, Conclusões e Resumo Não Técnico.▪ Análise dos elementos remetidos pela RAVE, tendo-se considerado que a informação contida no Aditamento e o RNT reformulado dava resposta, no geral, às questões formuladas.▪ Declaração de Conformidade do EIA emitida a 26 de Maio de 2009.▪ Período de Consulta Pública que decorreu durante 21 dias úteis, desde o dia 9 de Junho a 9 de Julho de 2009.▪ Solicitação de Elementos Adicionais sobre o Ordenamento do Território e Ruído.▪ Solicitação de Pareceres às seguintes entidades externas: Novo Aeroporto, SA, Autoridade Florestal Nacional, Direcção-Geral de Saúde e Rede Energética Nacional, SA. Até à data só emitiram parecer a AFN a NAER e a REN. O parecer da NAER foi enviado no âmbito da consulta pública.<ul style="list-style-type: none">– A REN, SA considera no seu Parecer que não existem condicionantes das infra-estruturas da RNT com as Subestações de Tracção de Pegões, Évora e Alandroal. Informa que estão a decorrer dois processos de AIA para as Subestações de Pegões (AIA 2039) e Divor (AIA 2040) que alimentarão electricamente as Subestações de Tracção de Pegões e Évora, respectivamente e que serão implantadas junto destas. Esta opção permite otimizar as condições técnicas e ambientais de instalação de ambas as Subestações evitando uma maior ocupação e condicionamento de solos e permitindo também evitar a construção de mais duas linhas duplas dedicadas entre elas.– A AFN refere para a Subestação de Pegões que o uso do solo está caracterizado em PDM por “Espaços Florestais” e é constituído por matos e arvoredos irregulares mistos de pinheiro e sobreiros. Estes últimos estão sujeitos a restrições impostas pelo Decreto-Lei nº 169/01, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 155/2004, de 30 de Junho – medidas de protecção aos povoamentos de sobreiro e azinheira, ou seja, o corte ou arranque de sobreiros, em povoamentos ou isolados, carece de autorização nos termos do artigo 3º. <p>Relativamente à Subestação de Évora, localizada em área agrícola, refere a AFN que não haveria condicionantes, não fosse a área circundante ocupada por povoamentos de sobreiro. Assim sendo, chamam a atenção para o facto da regeneração natural poder vir a constituir povoamento por ocasião da obra, caso em que se teriam que ter em consideração as condicionantes impostas pela legislação acima referida.</p> <p>Para a Subestação do Alandroal considera a AFN não existirem condicionantes de âmbito florestal.</p> <p>Considera, também, a AFN que este tipo de infra-estrutura deverá incorporar medidas de protecção contra incêndios florestais previstas no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, dando cumprimento com o determinado na alínea c) do ponto 1 do artigo 15º, do Decreto-Lei nº124/2006, de 28 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei nº 17/2009, de 14 de Janeiro, que o republica, bem como as disposições constantes nos Planos Municipais de Defesa da Floresta Contra Incêndios dos Concelhos do Montijo, Évora e Alandroal.</p>
---	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>O parecer da AFN é favorável, condicionado à salvaguarda das condições referenciadas, nomeadamente à preservação integral dos sobreiros.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Visita ao local do projecto efectuada no dia 25 de Junho de 2009, com a presença do proponente, entidade licenciadora, equipa que elaborou o EIA e CA.▪ Análise técnica do EIA, com o objectivo de avaliar os impactes do projecto 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. Assim, a APA emitiu parecer sobre Ruído, a ARH/Alent sobre os Recursos Hídricos, a CCDR/LVT sobre Sócio-Economia, Solo e Usos do Solo e Ordenamento do Território, a CCDR/Alent sobre Solo e Usos do Solo e Ordenamento do Território, Sócio-economia e Sistemas Ecológicos e o IGESPAR sobre Património. As considerações sobre os restantes factores ambientais foram efectuadas pela CA tendo em consideração o conteúdo do EIA e os elementos recolhidos na visita ao local.▪ Elaboração do Parecer Final.▪ Preparação da proposta de DIA e envio para a tutela.▪ Emissão da DIA.
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>Durante o período de Consulta Pública, foram recebidas 4 exposições, com a seguinte proveniência: ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações, Estradas de Portugal, SA, Brisa – Auto-Estradas de Portugal e NAER – Novo Aeroporto, SA.</p> <p>A Estradas de Portugal, SA informa que para além das infra-estruturas rodoviárias identificadas na cartografia do RNT do EIA, não se encontra previsto nenhum projecto rodoviário que possa interferir com a área de estudo.</p> <p>A ANACOM verifica que a zona em causa não está presentemente sujeita a qualquer condicionalismo decorrente da existência de ligações hertzianas ou centros radioeléctricos com servidão radioelétrica associada, já constituída ou em processo de constituição.</p> <p>A Brisa refere que a implantação das Subestações poderá interferir com a concessão de construção, conservação e exploração da A6 – Marateca/Caia e coma A13 – Almeirim/Marateca, pelo que considera importante a manutenção de contactos de forma a adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização deste projecto com as referidas auto-estradas. Salaria, também, a necessidade de ser respeitada a servidão <i>non aedificandi</i> das A6 e A13 e de serem garantidas as disposições regulamentares aplicáveis, por forma a não haver interferência com a sua exploração.</p> <p>A NAER constata que o projecto da Subestação de Pegões sobrepõe em planta as zonas 6B e 10 das Medidas Preventivas do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete. Informa que o proponente já submeteu à ANA, SA o projecto para apreciação, sendo que a resposta contempla as seguintes condicionantes:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ A sinalização e balizagem adequadas dos elementos que constituem a subestação de Pegões, que se enquadrem na caracterização de obstáculos à navegação aérea da Circular de Informação Aeronáutica n.º 10/03, de 6 de Maio, do INAC;▪ A monitorização e manutenção das balizagens de modo a assegurar o seu bom estado e funcionamento ininterrupto, requerendo comunicação à ANA, S.A. sempre que haja qualquer alteração;▪ Consulta à Força Aérea Portuguesa.
<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 de seguida os principais aspectos.</p> <p>O projecto em avaliação encontra-se em fase de Estudo Prévio e diz respeito às</p>



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Subestações de Tracção da Linha Ferroviária de Alta Velocidade, Lisboa-Madrid, nomeadamente às Subestações AV Pegões, Évora e Alandroal, que se localizam, respectivamente, nas freguesias de Pegões, Nossa senhora da Graça do Divor e Juromenha.

As Subestações de Alta Velocidade são Projectos Associados às linhas ferroviárias de Alta Velocidade e destinam-se ao fornecimento de energia eléctrica em permanência às catenárias da linha de Alta Velocidade do Eixo Lisboa – Madrid, nomeadamente aos Lotes 3A2 (Troço Lisboa – Montemor), 3B (Troço Montemor – Évora), 3C (Troço Évora – Elvas) e LTF (Elvas – Caia), pelo que, desde o início do processo de selecção da localização das Subestações foi considerado o facto de estas ficarem localizadas no corredor aprovado pelas Declarações de Impacte Ambiental emitidas para os Lotes acima referidos.

As Subestações de Tracção devem, idealmente, alimentar uma extensão de catenária com aproximadamente 60 km de comprimento (30 km para cada lado da Subestação), pelo que para o Eixo Lisboa-Madrid, serão necessárias 3 Subestações de Tracção. O comprimento dos sectores de catenária (troço delimitado por Subestação e Zona Neutra) está condicionado pela localização da Subestação de tracção e pela Zona Neutra intermédia.

A conjugação das condicionantes internas (tipo de comboios, características do traçado, operação dos comboios, velocidade, estações, número de vias ferroviárias, tipologia de exploração, etc.) limita de forma substancial as localizações que viabilizam a instalação das Subestações de Tracção. Existe, também, uma relação de dependência entre as várias Subestações, zonas neutras e a ligação com Espanha (ponto fixo), pelo que a “relocalização” de uma das Subestações poderá resultar na necessidade de alterar a localização das restantes.

As localizações agora propostas para as 3 Subestações de AV resultaram, assim, da conjugação dos aspectos técnicos e ambientais, com vista à obtenção das respectivas localizações viáveis mais favoráveis, não sendo possível a apresentação de alternativas de localização tecnicamente viáveis que não comprometessem a ligação com Espanha, que constitui um ponto fixo. Desta forma e apesar da fase de Estudo Prévio, não existem soluções alternativas em análise.

Em termos de antecedentes de projecto são referidos no EIA os procedimentos de AIA dos troços da Linha de Alta Velocidade Lisboa/Madrid, nomeadamente os Lotes 3A2, 3B, 3C e LTF, aos quais as Subestações irão fornecer energia eléctrica, ficando localizadas na sua adjacência.

O dimensionamento e a localização das três Subestações AV em análise resultaram do desenvolvimento de um trabalho conjunto durante os últimos anos entre a RAVE e a REN, SA, com vista a definir soluções viáveis e compatibilizadas de alimentação de energia eléctrica à linha de Alta Velocidade. Desta forma, as Subestações de Évora e Pegões localizam-se contiguamente a duas Subestações da Rede Eléctrica Nacional, SA, Pegões e Divor, Subestações estas também sujeitas a AIA.

Em termos da compatibilização dos projectos das Subestações AV de Pegões e de Évora, da RAVE com o das Subestações da REN, SA de Pegões e Divor, a configuração geminada prevista para as instalações foi viabilizada e compatibilizada pelas duas entidades responsáveis, que de acordo com informação da RAVE, corresponde não só a uma solução viável e tecnicamente favorável, mas também a uma solução optimizada em termos dos respectivos impactes ambientais, uma vez que nesta situação os impactes ambientais resultantes se concentram numa só zona, evitando-se a sua disseminação no território, nomeadamente a construção de linhas duplas de 400 kV para interligar as instalações e acessos.

O projecto das Subestações envolve, também, a construção dos respectivos acessos. Assim, e no caso da Subestação AV de Pegões, o acesso previsto será comum ao da respectiva Subestação da REN, que se localiza na sua adjacência, sendo apenas construído de raiz do mesmo, correspondendo a restante extensão ao reperfilamento de um acesso existente. Assim o acesso à Subestação da REN terá uma extensão de 3335m, dos quais 2652m correspondem à beneficiação de um caminho existente. O caminho da Subestação de Pegões terá apenas 152m e



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

corresponde a um caminho novo que se inicia no acesso da Subestação da REN.

No caso da Subestação de Évora, o acesso previsto será também comum ao da respectiva Subestação da REN. O acesso à Subestação da REN do Divor terá uma extensão de 937m e será construído através da reabilitação, em cerca de 450m, de um caminho rural existente. O caminho da Subestação AV de Évora terá apenas 153m e corresponde a um caminho novo que se inicia no acesso da Subestação da REN.

No caso da Subestação do Alandroal, o acesso será construído de raiz e terá uma extensão de 210m.

De salientar que os acessos foram posicionados de forma adjacente à Linha de Alta Velocidade, de forma a minimizar os impactes associados, ocupando-se uma área já intervencionada.

Os principais impactes negativos far-se-ão sentir na fase de construção da plataforma da Subestação e dos respectivos acessos e serão resultantes da desmatção e saneamento dos solos, movimentações de terras, depósitos de terras, circulação de maquinaria, impermeabilização das plataformas, instalação e operação dos estaleiros e parques de máquinas.

Estes impactes consideraram-se pouco/não significativos, dada a reduzida área afectada à plataforma das Subestações (0,92ha) e a reduzida extensão dos acessos que será necessário construir, bem como as características das áreas onde estes se implantarão.

A área de implantação dos projectos corresponde a áreas sensivelmente planas, ocupadas quer por matos e por culturas agrícolas de sequeiro, onde existem linhas de água, mas de carácter torrencial, não se verificando a existência de núcleos populacionais nas imediações dos projectos apenas povoamento disperso, em que o mais próximo se localiza a cerca de 300m de distância, e em que a interferência mais significativa, em termos de condicionante, diz respeito à necessidade estimada de afectação de 21 exemplares de sobreiros pela Subestação AV de Pegões e respectivo acesso.

Na zona em estudo, não são interferidas áreas da Rede Nacional de Áreas Protegidas, nem classificadas no âmbito da Rede Natura 2000.

Em termos paisagísticos, as áreas afectadas foram consideradas de reduzida a elevada qualidade visual e em termos de património na área afectada aos projectos não foram identificadas elementos patrimoniais.

Foram identificadas no EIA as fontes de risco associadas à ocorrência de incêndios e as relativas aos efeitos dos campos electromagnéticos. Quanto ao risco de incêndio, considerou-se que o projecto contempla medidas que reduzem a probabilidade das Subestações estarem na origem de incêndios, já quanto à possibilidade das Subestações serem afectadas por incêndio externo se considerou existir risco reduzido para todas, excepto para a de Pegões, cujo risco se considerou moderado, uma vez que se encontra rodeada de áreas florestadas.

Quanto aos efeitos dos campos electromagnéticos, considerou-se que os valores dos campos electromagnéticos se encontram abaixo dos valores legislados (Portaria nº 1421/2004, de 23 de Novembro), apesar de se ter considerado que estas Subestações por serem áreas vedadas de acesso restrito não se enquadrariam no âmbito da aplicação da referida Portaria.

Desta forma, concluiu-se que, apesar de pouco significativos, os impactes negativos temporários (cerca de 14 meses é a duração prevista da obra) da fase de construção serão minimizados pela implementação das medidas de minimização previstas no EIA e as constantes da presente DIA.

Relativamente à fase de exploração, os principais impactes negativos identificados foram os associados ao Ruído e Qualidade do Ar, no entanto não se consideraram significativos, uma vez que em termos de ambiente sonoro são cumpridos os requisitos acústicos em todos os pontos sensíveis considerados e em termos de qualidade do ar se considerou que uma potencial fuga de hexafluoreto de enxofre para a atmosfera só ocorreria em casos excepcionais sendo a massa de gás envolvida muito reduzida e a



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

produção de ozono mínima e bastante inferior às normas existentes.

Em termos de impactes positivos, considera-se que o projecto, por se encontrar associado à Linha de Alta Velocidade Lisboa/Madrid, sendo indispensável ao funcionamento da mesma, irá contribuir para o desenvolvimento socioeconómico, bem como para a mobilidade (tempo/custo/benefício) regional, inter-regional, nacional e internacional e trará benefícios, em termos de melhoria da qualidade do ar, decorrentes da transferência de passageiros e mercadorias de outros modos de transporte para o modo ferroviário.

Dos pareceres recebidos no âmbito da Consulta Pública, nenhum se opõe à concretização do projecto.

Quanto aos impactes cumulativos, foram considerados os impactes com as Subestações da REN, SA e com as Linhas de Alta Velocidade, para as Subestações de Tracção de Pegões e Évora e com a Linha Eléctrica da REN, SA 400kV, para a Subestação do Alandroal. Não foram identificados impactes negativos significativos com estes projectos, salientando-se no entanto que no âmbito do procedimento de AIA da LAV - Troço Évora/Elvas, o ICNB considerou que o se previa *“uma sub-estação para alimentar as catenárias, na proximidade de um ninho de Águia de Bonelli. Desta forma está previsto uma linha de Muito Alta Tensão susceptível de trazer impactes cumulativos na avifauna, pelo que a sua localização deverá ser cuidadosamente planeada.”*, pelo que, e apesar da localização da Subestação do Alandroal não ser a mesma da prevista naquela data, poderão ocorrer impactes cumulativos resultantes da futura construção da linha Eléctrica da REN de 400kV, proveniente da Subestação de Estremoz da REN, caso se interfira com este território da *Águia de Bonelli*. Daí a condicionante 12 da presente DIA.

Assim, e face ao acima exposto, conclui-se que o projecto “Subestações de Tracção AV de Pegões, Évora e Alandroal 400kV/2x27,5kV” poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.