

REN – REDE ELÉCTRICA NACIONAL, S.A.

Estudo de Impacte Ambiental

das Linhas Portimão – Tunes Norte / Portimão – Tunes 3, a 400/150kV, Traçado Alternativo na Zona das Barragens do Funcho e do Arade, entre o Apoio 42/41 e os Apoios 78 e 76

Projecto de Execução

RESUMO NÃO TÉCNICO

Nota de Apresentação

A ECOSSISTEMA, Consultores em Engenharia do Ambiente, Lda., apresenta o Estudo de Impacte Ambiental das linhas Portimão – Tunes Norte / Portimão – Tunes 3, a 400/150kV, Traçado Alternativo na Zona das Barragens do Funcho e do Arade, entre o Apoio 42/41 e os Apoios 78 e 76, em fase de Projecto de Execução.

Este EIA foi elaborado pela ECOSSISTEMA, Lda., para a Rede Eléctrica Nacional, S.A.

O EIA é constituído pelas seguintes peças:

- **Resumo Não Técnico (volume 1);**
- Relatório síntese, incluindo os respectivos Anexos e Peças Desenhadas (volume 2);
- Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (volume 3).

Linda-a-Velha, Novembro de 2009

ECOSSISTEMA

Carlos Nuno, coordenador do EIA

1. INTRODUÇÃO. O QUE É O RESUMO NÃO TÉCNICO E QUAIS OS SEUS OBJECTIVOS ?

Este documento constitui o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental do projecto de construção e exploração de um troço de linha eléctrica dupla, com a designação **Linhas Portimão – Tunes Norte / Portimão – Tunes 3, a 400/150kV**, correspondendo ao **Traçado Alternativo na Zona das Barragens do Funcho e do Arade, entre o apoio 42/41 e os apoios 78 e 76**, que se encontra em fase de Projecto de Execução.

O Resumo Não Técnico constitui o Volume 1 do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), que é composto também por um Relatório (que constitui o volume 2 do EIA), que inclui um conjunto de anexos técnicos e um conjunto de desenhos, e por um Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (volume 3 do EIA).

O Resumo Não Técnico (RNT) é parte integrante do EIA e tem como principal objectivo facilitar a divulgação do projecto e dos estudos ambientais realizados sobre esse projecto a um público alargado e não especializado, para melhor possibilitar a participação de todos os interessados no processo de avaliação ambiental. No RNT apresentam-se as principais características do projecto e identificam-se os seus possíveis efeitos sobre o ambiente (impactes ambientais), assim como de que modo se procurou evitar ou diminuir esses efeitos (medidas de mitigação). O seu conteúdo, porém, não substitui a informação constante dos restantes documentos do EIA, que estarão disponíveis, durante o período de consulta pública do processo de avaliação ambiental, na Agência Portuguesa do Ambiente, na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve e na Câmara Municipal de Silves.

O RNT está também disponível nesses mesmos locais e, ainda, nas Juntas de Freguesia de S. Bartolomeu de Messines e de Silves, freguesias onde se localiza o traçado.

2. QUAL A JUSTIFICAÇÃO PARA O ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DESTES PROJECTOS?

As infra-estruturas como as linhas de muito alta tensão estão incluídas na lista dos projectos sujeitos obrigatoriamente a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), nos termos do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo DL n.º 197/2005, de 8 de Novembro, conforme o seu Anexo I (linhas aéreas para transporte de energia eléctrica de tensão igual ou superior a 220kV e cujo comprimento seja igual ou superior a 15km).

A avaliação ambiental deverá ser feita através da apresentação de um EIA, a ser apreciado pela Agência Portuguesa do Ambiente, que é a Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental dos projectos deste tipo.

Nos termos da legislação acima referida, o licenciamento desta obra pela Direcção-Geral de Energia e Geologia só pode ser aprovado após a emissão, pelo Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, de uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável ou favorável condicionada (isto é, de uma DIA favorável ao projecto mas que condiciona a sua realização ao cumprimento de um conjunto de medidas indicadas nessa mesma DIA).

3. O QUE É O PROJECTO DESTA LINHA E QUAIS SÃO OS SEUS OBJECTIVOS?

Como o próprio nome do projecto indica, este troço de linha eléctrica dupla faz parte das ligações Portimão – Tunes Norte / Portimão – Tunes 3, a 400/150kV, já anteriormente estudadas e avaliadas, sendo a justificação geral para este projecto o mesmo dessas ligações, ou seja, permitir o reforço das condições de segurança e da qualidade do serviço de alimentação de energia eléctrica no Algarve, região actualmente bastante deficitária em termos de infra-estruturas de transporte de energia eléctrica em muito alta tensão e que apresenta taxas elevadas de crescimento anual de consumos de energia.

Com o estabelecimento destas ligações, será reforçado o abastecimento da Subestação de Tunes através da ligação do circuito a 150 kV com origem na Subestação de Portimão, utilizando para tal o troço final da actual linha Ourique – Tunes, que passará para linha dupla a 150 kV.

Quanto ao circuito de 400 kV, da linha Portimão-Tunes Norte, este traçado constitui a primeira parte de uma ligação mais extensa, a estabelecer para uma futura subestação a construir no concelho de Tavira, projecto que já foi aprovado em estudo prévio, permitindo não só o fecho do circuito de transporte de electricidade em muito alta tensão na região do Algarve como, depois, o estabelecimento de uma ligação com a rede eléctrica espanhola, pelo sotavento algarvio.

Todas estas ligações se encontram já definidas no “Plano de Investimentos da Rede Nacional de Transporte 2006-2011”, documento entregue à Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) e publicado em Novembro de 2005, no âmbito da concessão de serviço público de transporte de energia em muito alta tensão, atribuído à REN, SA. No actual “Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transporte 2009 – 2014 (2019)” (PDIRT 2009-14), apresentado pela REN, SA em Julho de 2008, estas ligações estão de novo previstas, integrando a Área 8 – Algarve.

Na Figura 1 apresenta-se o esquema das ligações existentes e previstas na zona sul do país, onde se define esta ligação Portimão – Tunes Norte / Portimão – Tunes 3, para melhor demonstração da relação desta ligação com a restante rede de transporte de energia eléctrica na região.

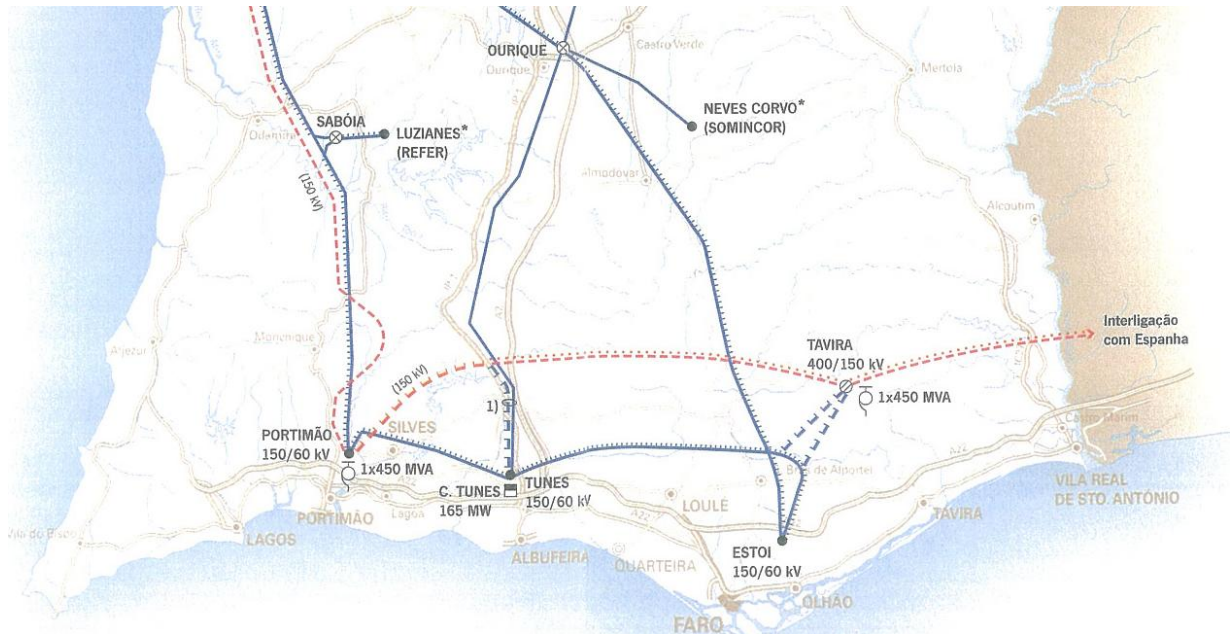


Figura 1 – Esquema das ligações da RNT no Algarve e zona sul de Portugal

De modo mais específico, este troço de linha corresponde à necessidade de encontrar uma solução de traçado que permita o estabelecimento destas ligações previstas, ultrapassando as situações de contestação local à primeira versão do projecto da linha dupla Portimão – Tunes Norte / Portimão Tunes 3, inicialmente aprovada (DIA de 26 de Novembro de 2006), tendo essa contestação ocorrido também em relação a um traçado parcial alternativo nesta mesma zona, que foi igualmente já estudado e também aprovado (por alteração à DIA anterior, em 27 de Dezembro de 2007), por norte da povoação de Vale Fuzeiros (o projecto inicial previa a passagem da linha por sul desta povoação).

Assim, com o presente traçado procura-se agora uma alternativa que estabeleça a ligação entre os troços da linha já aprovados, mas que evite a ocorrência de perturbações significativas sobre as áreas habitadas e de desenvolvimento turístico previsto, sobretudo nas zonas próximas de Baralha, Vale Fuzeiros, Bica Alta, Bica Baixa e Amorosa, factores que foram fundamentais para o desencadear do movimento público de contestação ao projecto inicial.

Esta alternativa foi estudada sobre uma proposta apresentada pela Câmara Municipal de Silves, com a intenção de encontrar um traçado que consiga fazer a ligação eléctrica pretendida mas que evite as referidas situações de maior contestação relacionadas com os traçados anteriores.

No desenvolvimento desta proposta de traçado, além dos aspectos técnicos do projecto, foram levadas em consideração outras condicionantes que se verificam nesta zona, como as decorrentes do Plano de Ordenamento das Albufeiras do Funcho e do Arade e a instalação do centro de reprodução do linco ibérico, na Herdade da Santinha, a sul da albufeira do Funcho.

O comprimento total deste troço de linha é de cerca de 15 800 metros, incluindo as ligações aos troços de linha já construídos a poente a nascente do troço em estudo, tendo a parte a construir cerca de 15,5 km e 37 novos apoios.

Estes apoios são semelhantes aos já construídos no restante traçado aprovado, sendo esta uma linha dupla equipada com os chamados apoios tipo DL.

Na Figura 2 mostra-se o perfil tipo destes apoios, utilizados habitualmente em linhas da Rede Nacional de Transporte neste escalão de tensão.

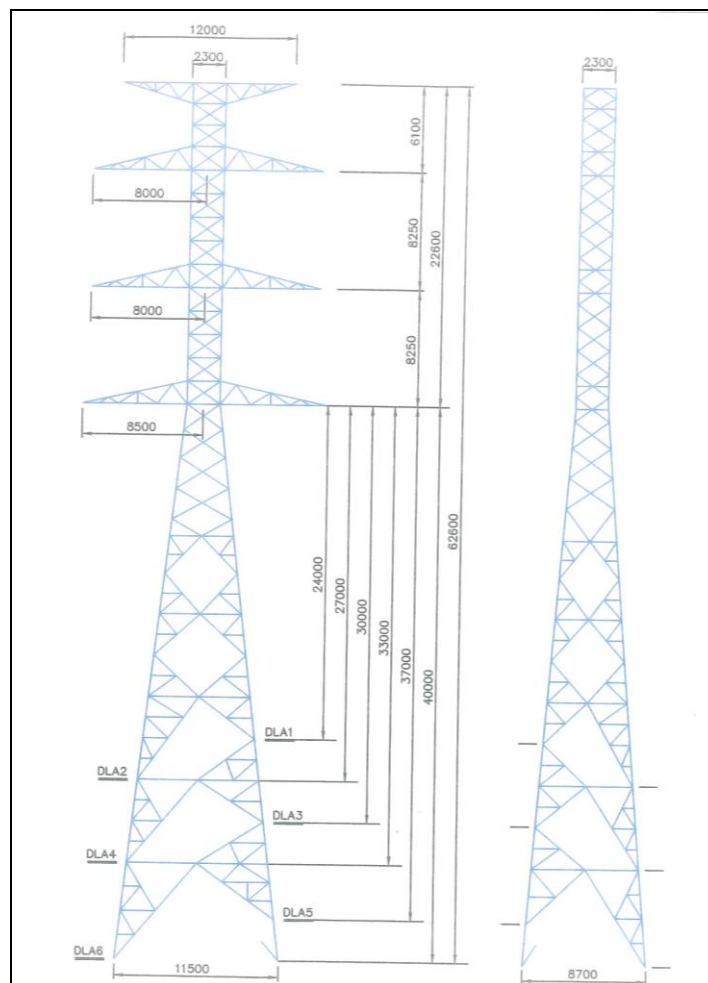


Figura 2 – Perfil tipo dos apoios DL

4. ONDE SE LOCALIZA O PROJECTO E COMO FOI ESCOLHIDO ESTE LOCAL?

O traçado agora proposto localiza-se no concelho de Silves, atravessando parte das freguesias de Silves e de S. Bartolomeu de Messines, desenvolvendo-se sobretudo por zonas mais acidentadas cobertas de matos e de áreas florestadas na envolvente das barragens do Arade e do Funcho.

O concelho de Silves situa-se na Região do Algarve e no distrito de Faro, estando englobado na NUTS II Algarve e na NUTS III também designada Algarve (as NUTS são regiões delimitadas sobretudo para efeitos estatísticos e de caracterização do território).

Apresenta-se com este RNT um desenho com a localização do projecto sobre a carta militar de Portugal (escala 1:25000) e um desenho com as condicionantes ambientais ao projecto que se identificaram no EIA.

Estes desenhos são cópia dos Desenhos 2 e 10 do EIA, respectivamente; além destes, o EIA tem mais os seguintes desenhos:

- Desenho 1 Divisão administrativa esquemática na área do traçado
- Desenho 3 Antecedentes do presente projecto, com a localização das anteriores versões do traçado da linha na zona envolvente a Vale Fuzeiros
- Desenho 4 Ordenamento, com o traçado sobre a carta de ordenamento do Plano Director Municipal (PDM) de Silves
- Desenho 5 Condicionantes, com o traçado sobre a carta de condicionantes do PDM de Silves
- Desenho 6, com o traçado sobre a planta síntese do Plano de Ordenamento das Albufeiras do Funcho e do Arade (POAFA)
- Desenho 7, com o traçado sobre a planta de condicionantes do POAFA
- Desenho 8, com o traçado sobre as áreas de Reserva Ecológica Nacional no concelho de Silves
- Desenho 9, com os usos do solo na envolvente ao traçado.

Como se disse acima, o traçado para esta alternativa da linha dupla Portimão – Tunes Norte / Portimão – Tunes 3 resulta de uma proposta da C. M. de Silves para que fosse estudada uma nova hipótese de traçado que evitasse a proximidade a áreas com maior presença de habitações, de empreendimentos turísticos e de valores do património cultural.

Assim, esta alternativa desenvolve-se em terrenos relativamente acidentados, afastada de casas, de equipamentos públicos e de áreas agrícolas, com excepção da sua parte final, a norte de S. Bartolomeu de Messines, na ligação ao troço de linha já construído, onde há algumas habitações dispersas e terrenos agrícolas na envolvente, se bem que não haja qualquer passagem da linha sobre edifícios, sejam de habitação ou de outros usos.

5. CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE NA ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DO PROJECTO

O traçado da linha corre praticamente sempre ao longo do Rio Arade, próximo das albufeiras do Funcho e do Arade, construídas neste rio.

A linha percorre cabeços e encostas na envolvente destas albufeiras, cruzando-as por diversas vezes (da margem direita para a margem esquerda no vão entre os apoios 55/54 e 56/55, de novo para a margem direita no vão 68/67 – 69/68 e voltando à margem esquerda no vão 76/75 – 77/76).

Os terrenos percorridos são predominantemente cobertos de matos e áreas florestadas, sendo de notar, entre estas, algumas manchas de sobreiro ou de pinhal e sobreiro, consociados; os incêndios verificados nesta zona, sobretudo em 2003, levaram à degradação de grande parte das áreas de floresta, estando muitas áreas ainda em recuperação. Apenas na parte final do traçado, a partir sensivelmente do apoio 75/74, se entra em terrenos mais aplanados e com aproveitamento agrícola mais intenso, na aproximação ao IC1.

Nesta zona existem valores ecológicos de importância reconhecida, além das já referidas áreas de sobreiro, o que justificou a demarcação do Sítio Monchique, integrante da Rede Natura 2000, e da Zona de Protecção Especial para as aves com o mesmo nome e os mesmos limites do Sítio; a importância desta zona para as aves é ainda reconhecida pela existência de uma IBA (áreas de importância para as aves, da expressão inglesa *important bird areas*), que ultrapassa os limites da ZPE de Monchique, sendo de destacar a proximidade do território de um casal de águia de Bonelli (território do Funcho), espécie protegida a nível internacional, que é parcialmente atravessado pelo traçado, ainda que este esteja longe, a alguns quilómetros, do respectivo ninho.

Existem também alguns valores de flora e de vegetação, mas nenhum deles considerado como prioritário, conforme as Directivas internacionais em vigor (Directiva Habitats).

O Sítio e a ZPE de Monchique são atravessados pelo traçado perto do seu limite sul, entre os apoios AP47/46 e AP56/55 e entre os apoios AP68/67 e AP71/70.

Conforme a delimitação da Reserva Ecológica Nacional no concelho de Silves, definida recentemente pela Portaria 164/2009, de 13 de Fevereiro, quase todo o traçado se situa dentro da REN, maioritariamente em áreas com risco de erosão (áreas de grandes declives), zonas de protecção das albufeiras e zonas ameaçadas pelas cheias. No total, haverá 28 apoios localizados na REN, alguns deles simultaneamente em áreas com risco de erosão e em zonas de protecção às albufeiras; nas zonas ameaçadas pelas cheias haverá um único apoio, o AP79/78, na baixa da Ribeira de Gavião.

O concelho de Silves tem também delimitada a área de Reserva Agrícola Nacional, definida no seu PDM. As características dos terrenos atravessados pela linha fazem com que apenas na parte final do traçado, nas baixas próximas do Rio Arade e da Ribeira do Gavião, se encontrem terrenos de melhor qualidade incluídos na RAN. Aí situam-se três apoios: AP77/76, AP78/77 e AP79/78.

As albufeiras do Funcho e do Arade dispõem de um Plano de Ordenamento (POAFA – Plano de Ordenamento das Albufeiras do Funcho e do Arade), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 174/2008, de 21 de Novembro. Neste Plano não há disposições específicas que limitem a presença de linhas eléctricas, mas estão definidas áreas de protecção ambiental e áreas destinadas sobretudo a desenvolvimentos turísticos (“unidades operativas de planeamento e gestão”), não sendo nenhuma destas áreas atravessada pelo traçado em estudo.



Figura 3 – Paisagem na envolvente à albufeira do Funcho

No Plano Director Municipal de Silves (Resolução do Conselho de Ministros n.º 161/95, de 4 de Dezembro, encontrando-se actualmente em revisão; o seu Regulamento foi republicado pela Resolução n.º 1684/2008, de 22 de Julho, para melhor adequação às disposições do Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve, entretanto também aprovado) não há condicionantes especiais à passagem de linhas eléctricas por estas zonas; no entanto, deve referir-se que este traçado cruza um dos circuitos turísticos definidos pela Câmara Municipal, perto da barragem do Funcho, e aproxima-se de alguns miradouros localizados na envolvente das albufeiras.

Os solos são bastante pobres em quase toda a área, compostos sobretudo por xistos e cobertos de matos, com excepção das áreas mais planas a norte de S. Bartolomeu de Messines, na proximidade ao IC1 e à linha férrea do Sul, como já se referiu, onde os solos são de melhor qualidade e existem algumas áreas de pomares e culturas agrícolas.

No âmbito do EIA, foi feita uma prospeção arqueológica de toda a zona a afectar pelo projecto e na sua envolvente imediata, apenas se identificando dois elementos junto ao traçado com algum interesse patrimonial, embora considerados de baixo valor: uma área com alguns fragmentos cerâmicos e um conjunto de estruturas de irrigação (nora e tanque). Não se localiza na área do projecto nenhum elemento patrimonial classificado nem em vias de classificação.

Não há aqui também pedreiras, servidões aeronáuticos, feixes hertzianos ou pontos de água para combate a incêndios que sejam interferidos pelo projecto.

No Desenho 2 deste RNT, que como já se referiu é uma transposição do Desenho 10 do EIA, estão representadas as situações mais condicionantes que se identificaram ao longo do corredor estudado e na sua envolvente mais alargada, para melhor identificação das questões referidas e das opções tomadas no projecto.

6. QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS IMPACTES ESPERADOS DO PROJECTO?

Pelas características do território atravessado por este troço alternativo da linha dupla Portimão – Tunes Norte / Portimão – Tunes 3 e que já acima se referiram, facilmente se percebe que os principais impactes esperados são sobre os valores naturais desta zona, em particular pela interferência potencial sobre um casal de águia de Bonelli, quer pelo atravessamento do seu território de vôo quer pela perturbação sobre áreas arborizadas, como as manchas de sobreiro, que podem servir como reserva de nidificação para esta espécie; ainda assim, refira-se que a linha passa a alguns quilómetros de distância do actual ninho deste casal.

Não se esperam outros efeitos negativos significativos sobre a ecologia na região, apesar do atravessamento de um Sítio da Rede Natura 2000 e de uma ZPE e área com interesse especial para as aves.

Haverá alguns efeitos sobre os solos, dada a sua composição de xistos sujeitos a erosão, pela abertura dos caboucos para a colocação dos postes e de alguns acessos para a obra, mas avalia-se que sejam situações controláveis e muito localizadas.

Este tipo de obras e de projectos não causam, habitualmente, grandes efeitos negativos sobre as linhas de água e os aquíferos, desde que se sigam alguns cuidados para evitar o arrastamento de poeiras e detritos e o derrame de substâncias contaminantes, assim como uma distância mínima em relação às margens das linhas de água.

O afastamento da linha em relação a habitações permite esperar que não haja situações sensíveis de perturbação do ambiente sonoro com origem no funcionamento da linha, mesmo nos poucos casos de maior proximidade aos edifícios. Os valores de ruído calculados estão sempre abaixo dos limites legalmente definidos para estas situações.

Igualmente não haverá qualquer situação de exposição significativa aos campos electromagnéticos gerados pela linha, ficando os respectivos valores muito abaixo dos limites legais estipulados, mesmo em casos de exposição prolongada.

A presença da linha implica a criação de uma faixa de protecção, com a largura de 45m, na qual se condiciona a construção de edifícios e a plantação de árvores de maior porte, para garantia das condições de segurança, obrigando ao respeito por distâncias mínimas em relação aos cabos e à proibição da plantação de espécies florestais de crescimento rápido, como o pinheiro e o eucalipto; já em relação a pomares ou ao sobreiro essas limitações são menores, apenas se verificando situações ocasionais em que será necessário aparar árvores para se manterem as referidas distâncias de segurança.

Esta faixa não altera o tipo de classificação do solo existente no PDM, criando apenas um espaço-canal com a forma de servidão administrativa, mas não implica a perda da vocação de usos definidos no PDM ou em outros planos de gestão do território.

A maioria dos apoios está em áreas integradas na REN, mas há poucas situações em que tal acontece nas áreas de REN consideradas mais afectadas por este tipo de situações, que são as áreas de leito de cheia (apenas um apoio) e a protecção das margens das albufeiras (sete apoios). Apenas no final do traçado haverá a colocação de apoios em áreas integradas na RAN, mas apenas de três apoios.

Em relação ao POAFA, cuja interferência foi inevitável com o presente traçado, evitou-se por completo o atravessamento das áreas de protecção ambiental ou de desenvolvimento territorial delimitadas neste Plano, não se prevendo quaisquer afectações significativas, seja sobre as disposições do POAFA seja sobre os recursos hídricos existentes.

Não se prevê a ocorrência de afectações sobre valores do património cultural, além de que toda a obra, desde o seu início, será acompanhada por arqueólogos.

Quanto à visibilidade, a linha estará bastante exposta na maioria do seu percurso, pois desenvolve-se sobre encostas e cabeços escassamente protegidos por áreas de floresta, mas não há muitos lugares de onde a mesma seja vista permanentemente, dada a distância de povoações e o ondulado natural do relevo da região. Os principais impactes visuais ocorrerão junto à própria linha, onde há alguns miradouros, sobretudo dirigidos às margens das albufeiras, e um dos circuitos turísticos municipais, que corre junto das barragens; haverá também exposição visual da linha a partir do adro da capela de Santa Ana.

7. QUE MEDIDAS ESTÃO PREVISTAS PARA EVITAR OU MINIMIZAR OS EFEITOS NEGATIVOS IDENTIFICADOS?

Durante a elaboração do projecto, em conjunto com o desenvolvimento do EIA, foram desde logo estabelecidas medidas destinadas a evitar impactes desnecessários, através do ajustamento do traçado ou da localização dos apoios. Ainda assim, como se referiu acima, subsistem algumas situações inevitáveis em que ocorrem alguns potenciais impactes, para os quais se deverá considerar algumas medidas, as chamadas medidas de mitigação, destinadas a evitar ou a diminuir os efeitos negativos do projecto sobre o seu ambiente natural e social, seja na fase de construção da linha seja durante o seu funcionamento.

Grande parte destas medidas são de carácter geral e preventivo, como sejam a interdição de colocação de estaleiros em áreas sensíveis, como áreas de REN e de RAN, próximo a linhas de água, etc., assim como os cuidados a ter com a abertura de caminhos e na escavação para as fundações dos apoios.

Igualmente, o funcionamento dos estaleiros seguirá rigorosas medidas relacionadas com o armazenamento e a utilização de produtos químicos ou poluentes, havendo também medidas destinadas a garantir a correcta gestão dos resíduos gerados na obra, desde os detritos vegetais, originados pelas desmatações e abertura da faixa de protecção da linha (desde o estilhamento desses detritos e a sua incorporação no solo, até à sua retirada, para evitar focos de incêndio, conforme as situações), aos materiais inertes sem proveito (restos de escavações para as fundações dos apoios, por exemplo), que serão retirados e levados para destino apropriado, como áreas de depósito licenciadas.

Haverá acções de formação e sensibilização ambiental dirigidas aos trabalhadores da obra de construção da linha, para diminuir o risco de impactes ambientais evitáveis.

A minimização dos impactes sobre as aves, que não conseguirá, de qualquer modo, eliminar por completo a probabilidade desses impactes, consiste principalmente na colocação de sinalizadores ao longo da linha, para tornar os cabos mais visíveis para as aves e diminuir os riscos de colisão (os chamados BFD, que se enrolam nos cabos da linha). Também para tornar a linha mais visível, mas para a navegação aérea, seja de recreio seja, por exemplo, para combate a incêndios, terão que ser colocadas esferas, brancas e vermelhas, em todos os vãos superiores a 500m de comprimento e nas travessias das albufeiras e dos vales mais largos.

O EIA propõe, de qualquer modo, a realização de uma monitorização dos efeitos da linha sobre a avifauna, isto é, que durante pelo menos dois anos após a instalação da linha se verifique se há ocorrência de mortalidade de aves relacionada com a mesma, por exemplo por colisão com os cabos, para que se estudem medidas que possam diminuir esses riscos.

Embora não sejam de esperar impactes sobre o ambiente sonoro junto das áreas habitacionais, é igualmente proposta a monitorização do ruído provocado pela linha, para garantia destas condições.

Não se considera a minimização dos impactes visuais, que como se disse também apenas terão maior significado na proximidade à própria linha, onde são muito escassos os observadores permanentes ou frequentes, mas associada a esta obra serão desmontados onze apoios que já tinham sido construídos do traçado inicial: dois deles na proximidade da barragem do Arade e nove na zona a norte de Amorosa e S. Bartolomeu de Messines, o que diminuirá a presença desta infraestrutura nesta zona, assim como a ocupação do solo.



Figura 4 – Apoios a desmontar, junto à parte final do traçado

Além dessas medidas, considerou-se importante que seja estabelecido e divulgado um calendário de obra e a definição das circulações para a mesma, devendo essas informações ser comunicadas às autarquias locais.

Durante a obra haverá um serviço de atendimento telefónico permanente, para esclarecimentos, sugestões ou reclamações do público.

Os trabalhos de construção da linha terão acompanhamento arqueológico, e durante a obra os locais patrimoniais mais próximos serão assinalados, para evitar a sua destruição involuntária durante os trabalhos.

Após a conclusão das obras, toda a área deverá ser limpa de materiais sobrantes e os solos descompactados, para facilitar a sua recuperação.

As medidas a aplicar durante os trabalhos de construção estão sistematizadas no Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (volume 3 do EIA), que deverá fazer parte dos cadernos de encargos das empreitadas a lançar.

8. CONCLUSÕES

Entende-se que os principais objectivos globais desta proposta alternativa de traçado são conseguidos com o presente projecto, ou seja, será possível estabelecer a ligação das linhas Portimão – Tunes Norte / Portimão – Tunes 3 evitando uma maior aproximação a áreas com maior sensibilidade social, isto é, onde há maior presença de habitações e de projectos turísticos e de concentração de valores do património cultural.

Assim, os impactes sociais esperados deste projecto são consideravelmente baixos, apenas podendo ocorrer perturbações pontuais, minimizáveis e de pouco significado.

Por outro lado, no entanto, este traçado tem uma interferência significativa com áreas classificadas como de importância ecológica, ainda que não se esperem grandes efeitos negativos sobre a flora e a vegetação. Já no que diz respeito à fauna, sobretudo às aves e em particular à população de águia de Bonelli, estes impactes poderão ser muito importantes, considerando-se que não serão facilmente minimizáveis.

Também a qualidade visual na área envolvente às albufeiras do Funcho e do Arade será afectada, ainda que aí não existam muitos observadores permanentes ou frequentes.

De modo geral, pode considerar-se ser o projecto viável em termos ambientais, sendo o seu principal impacte negativo esperado a interferência com o território da águia de Bonelli, espécie protegida a nível europeu, mas permitindo a viabilização da ligação eléctrica em causa com uma perturbação mínima dos restantes factores ambientais.

