Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL (DIA)

Identificação			
Designação do Projeto:	Linha Aérea Vieira do Minho – Pedralva 1, a 400 kV		
Tipologia de Projeto:	Anexo II, n.º 3, alínea b)	**Fase em que se encontra o Projeto:**	Projeto de Execução
Localização:	Distrito de Braga, concelhos de Braga (freguesia de Pedralva), da Póvoa de Lanhoso (freguesias de Lanhoso, Ferreiros, Geral do Minho, S. João de Rei, Redunfinho) e de Vieira do Minho (freguesias de Parada do Bouro e Ruivães).		
Proponente:	REN - Rede Elétrica Nacional, S.A.		
Entidade licenciadora:	Direção-Geral de Energia e Geologia		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.	**Data: 15 de outubro de 2013**	

Decisão:	☐ **Favorável**
	■ **Favorável Condicionada**
	☐ **Desfavorável**

Condicionantes:	1. Compatibilização do Projeto com: a) As infraestruturas da Estradas de Portugal, S.A., devendo essa compatibilização ser objeto de respetiva aprovação por parte daquela entidade. b) As servidões existentes na faixa de construção, bem como a obtenção de quaisquer pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões. 2. Obtenção do reconhecimento do projeto como um empreendimento com relevante interesse público, operando por esse efeito o levantamento da proibição relativa a ações de obras de construção de quaisquer edificações de acordo com definição constante do Regime Jurídico de Edificação e Urbanização (alínea a) do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual, inseridas em terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios nos últimos 10 anos e não incluídos em espaços classificados pelo Plano Diretor Municipal (PDM) respetivo como urbanos, urbanizáveis ou industriais (conforme disposto no artigo 1.º, n.º 5 do Decreto-Lei n.º 327/90, de 22 de outubro na sua redação atual). 3. Apresentação à Autoridade de AIA, para análise e aprovação, dos elementos indicados na presente DIA. 4. Concretização integral das condicionantes, elementos a entregar, das medidas de minimização e dos planos de monitorização constantes da presente DIA.

Elementos a apresentar:	Em sede de licenciamento: 1. Deve ser verificada, em sede de licenciamento, a revisão do Plano Geral de Acompanhamento Ambiental (PGAA), de forma a integrar todas as medidas e alterações a seguir listadas. Posteriormente, o PGAA deve ser remetido à

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

	Autoridade de AIA para que conste do respetivo processo. Previamente ao início da obra: Em fase prévia ao início da obra, devem ser apresentados à Autoridade de AIA, para análise e aprovação, os seguintes elementos: 2. Plano de acessos e localização definitiva dos estaleiros e das áreas de depósito de terras sobrantes, bem como o plano de desativação dos estaleiros. 3. Carta de Condicionantes, à escala de projeto, atualizada com os elementos patrimoniais tanto os que constam do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) como os que forem detetados durante a fase de prospeção sistemática. Estes elementos devem estar individualmente identificados e georreferenciados (em polígono–área de dispersão/concentração dos vestígios). 4. Cartografia com a implantação das áreas de estaleiro, depósitos temporários/definitivos e empréstimos de inertes e plano de acessos. Os acessos a construir de novo ou os que carecerem de melhoramento devem garantir um afastamento no mínimo de cerca de 20 metros do limite exterior de todas as ocorrências patrimoniais constantes da Carta de Condicionantes atualizada. Com base na Carta de Condicionantes atualizada, caso seja identificado um elemento patrimonial considerado de especial relevância no local de implantação dos apoios, equacionar os ajustes necessários de modo a garantir a sua integridade. 5. Projeto de reconversão florestal da faixa associada às linhas, tendo como objetivos: a valorização ecológica da paisagem; a rentabilização das áreas florestais compatível com a presença das linhas; a redução dos custos de manutenção, através do aumento dos ciclos de intervenção; a melhor aceitação por parte dos proprietários possibilitando a obtenção de rendimentos compatíveis com as linhas; a criação de barreira estratégica ao avanço de incêndios; e a minimização da exposição do solo aos agentes erosivos. 6. Nota técnica com a relocalização dos apoios P70, P71 e P78, de modo a garantir um afastamento maior relativamente às seguintes ocorrências: • N.º 1 – São Simão (Via Romana) junto ao apoio P70; • N.º 2 – Mamoa de Serra do Carvalho 1 (monumento megalítico) junto ao apoio 71; • N.º 3 – Mamoa de Vale do Chão 2 (monumento megalítico), junto ao apoio P78. Este afastamento pode evitar a sua destruição e a necessidade de uma escavação arqueológica caso os trabalhos de acompanhamento detetem vestígios que importa salvaguardar. Esta nota técnica deve apresentar uma breve descrição dos eventuais impactes ao nível dos restantes fatores ambientais.

Outras condições para licenciamento ou autorização do projeto:
Medidas de Minimização
Todas as medidas de minimização para as fases prévia à execução das obras, construção e final de execução da obra devem ser incluídas no Caderno de Encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos de construção do Projeto. A Autoridade de AIA deve ser previamente informada do início da fase de construção, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências na Pós-Avaliação do Projeto.

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

Fase prévia à execução das obras

1. Efetuar a calendarização dos trabalhos tendo em conta a minimização da perturbação das atividades agrícolas.
2. Localizar os estaleiros e os parques de materiais preferencialmente em locais infraestruturados ou, caso tal não seja possível, privilegiar locais com declive reduzido e com acesso próximo, para evitar, tanto quanto possível, movimentações de terras e abertura de acessos.

   Os estaleiros não devem ser implantados:

   - Na proximidade de áreas urbanas (sempre que possível);
   - Em zonas de proteção de património cultural, ou em locais onde forem detetadas ocorrências patrimoniais;
   - A menos de 50 m de linhas de água permanentes;
   - Onde seja necessário proceder a destruição de vegetação arbórea com interesse botânico e paisagístico (nomeadamente sobreiros e azinheiras);
   - Em áreas de domínio hídrico;
   - Em terrenos classificados como Reserva Agrícola Nacional (RAN) (só pode localizar-se em áreas da RAN no caso de não haver alternativas, devendo para tal ser devidamente justificada) ou Reserva Ecológica Nacional (REN);
   - Na vizinhança de espaços turísticos;
   - Nos locais de maior sensibilidade da paisagem.

   Os locais de estaleiro e de depósito temporário de terras de empréstimo ou resultantes das escavações dos apoios devem localizar-se em áreas específicas para o efeito, de modo a não afetar os seguintes biótopos:

   - Bosque misto;
   - Matos com afloramentos rochosos;
   - Galeria ripícola.
3. Minimizar, sempre que possível, a afetação de Matos, devendo ser utilizadas zonas atualmente sem vegetação ou com biótopos de muito baixo ou baixo valor ecológico.
4. Vedar todas as áreas de estaleiros e de parques de materiais.
5. Executar uma rede de drenagem periférica nas plataformas de implantação dos estaleiros, quando não existir.
6. Efetuar a ligação dos estaleiros à rede de saneamento local. Quando tal não for possível, podem ser adotados wc químicos ou fossas estanques (ou depósitos) para recolha das águas residuais.
7. Estabelecer um local de armazenamento adequado aos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para destino final ou recolha por operador licenciado.
8. Assegurar e manter, em estaleiro, os meios de contentorização adequados para o armazenamento dos resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para destino adequado.
9. Elaborar e implementar um Plano de Acessos, onde conste a apresentação dos seguintes elementos:
   - Identificação de Condicionantes;
   - Representação gráfica dos acessos novos e a manter;
   - Identificação das atividades a realizar para a abertura de novos acessos;
   - Identificação das Medidas de minimização aplicáveis.
10. Efetuar a abertura de acessos em colaboração com os proprietários/arrendatários dos terrenos a afetar, privilegiando o uso de caminhos já existentes para aceder aos locais da obra. Caso não possa ser evitada a interrupção de acessos e caminhos, deve ser encontrada, previamente à interrupção, uma alternativa adequada, de acordo com os interessados, garantindo o acesso às propriedades.
11. Na abertura de novos acessos deve:
    - Reduzir-se ao mínimo a largura da via, a dimensão dos taludes, o corte de vegetação e as movimentações de terras;
    - Evitar-se a destruição de vegetação ripícola;
    - Reduzir-se a afetação de culturas;

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

- Reduzir-se a afetação de áreas de RAN e REN;
- Evitar-se a destruição de vegetação arbórea com interesse botânico e paisagístico (nomeadamente sobreiros e azinheiras);
- Evitar a afetação dos elementos patrimoniais identificados, nomeadamente:
  - Sítio n.º 1 (São Simão);
  - Sitio n.º 2 (Serra do Carvalho 1 – Mamoa);
  - Sitio n.º 3 (mamoa de Vale Chão 2);
  - Sítio n.º 4 (Vale do Chão 2 – Mamoa);
  - Sitio n.º 6 (Vale do Chão 6).

12. Efetuar a proteção, sinalização e vedação da área de proteção de todas as ocorrências patrimoniais referenciadas no Estudo que se situem a menos de 100 m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afeto.
13. Efetuar a prospeção arqueológica sistemática, após desmatação, das áreas de incidência do projeto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes. Os resultados obtidos no decurso desta prospeção podem determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Deve compatibilizar-se a localização dos elementos do projeto com os vestígios patrimoniais que possam ser detetados, de modo a garantir a sua preservação.
14. Proceder a acertos de projeto nos casos em que os resultados da prospeção arqueológica realizada apontem para uma possível afetação de vestígios, antes mesmo de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas mecânicas, manuais, ou a escavação integral dos vestígios afetados que, neste caso, será sempre obrigatória.
15. Desativar os acessos abertos que não tenham utilidade posterior, procedendo-se a criação de condições para a regeneração natural da vegetação, através da descompactação do solo.
16. Sinalizar os acessos definidos, devendo ser impedida a circulação de pessoas e maquinaria fora destes.
17. Promover ações de formação/sensibilização ambiental para os trabalhadores envolvidos na empreitada, de modo a que estes sejam devidamente informados da conduta a ter durante o período em que a obra decorre, nomeadamente no que se refere aos valores patrimoniais em presença e às medidas cautelares estabelecidas para os mesmos no decurso de construção do empreendimento.

Fase de execução da obra

18. Implementar todas as medidas de minimização constantes do PGAA, no qual devem também ser integradas todas as medidas e alterações, a seguir listadas, relacionadas com a construção do projeto.
19. Comunicar o início dos trabalhos de construção do Projeto às entidades interessadas, nomeadamente: Juntas de freguesia de Pedralva, Lanhoso, Ferreiros, Geraz do Minho, S. João de Rei, Redunfinho, Parado do Bouro e Ruivães e as Câmaras Municipais de Braga, Povoa de Lanhoso e de Vieira do Minho.
20. Efetuar, preferencialmente, a lavagem de betoneiras na central de betonagem. Quando esta se localizar a uma distância que tecnicamente não o permita, dever-se-á proceder à abertura de bacias de retenção para o efeito.
21. Efetuar a armazenagem de produtos químicos em zonas devidamente identificadas e delimitadas dispondo de meios de contenção secundaria de derrames, os quais serão utilizados sempre que se proceda ao manuseamento de produtos químicos de forma a evitar eventuais fugas e derrames.
22. Efetuar as revisões e manutenção da maquinaria fora do local de trabalho, mas em oficinas licenciadas. Caso seja necessário proceder ao manuseamento de óleos e combustíveis devem ser previstas áreas impermeabilizadas e limitadas para conter qualquer derrame.
23. Proceder à recolha de solo contaminado, sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, com produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado.
24. Não utilizar as redes de águas residuais e pluviais para a descarga da água de lavagem de material de aplicação de tintas, solventes, diluentes e vernizes nem dos produtos químicos sobrantes utilizados durante a obra. A

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

solução a adotar deve ser definida pelo proponente, considerando-se que este efluente poderá ser encaminhamento como resíduo líquido para destinatário autorizado.

25. Utilizar as terras sobrantes, nomeadamente da abertura de caboucos, preferencialmente para recobrimento das fundações ou espalhamento junto dos apoios, apos a execução dos maciços de fundação.
26. Utilizar material impermeável para a cobertura das terras vegetais durante o armazenamento temporário, nos períodos de chuva.
27. Efetuar a aspersão de água nas zonas de estaleiros durante os períodos secos, sempre que se justificar.
28. Planear os trabalhos, sempre que possível, de forma a minimizar as movimentações de terras e a exposição de solos nos períodos de maior pluviosidade.
29. Efetuar o transporte dos materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta.
30. Afetar a menor área possível de terreno envolvente aos apoios para parquear materiais e para a circulação de maquinaria.
31. Evitar a afetação de exemplares arbóreos de espécies autóctones, como carvalhos (*Quercus robur e Q. pyrenaica*), azinheiras (*Quercus rotundifolia*), sobreiros (*Quercus suber*), betulas (*Betula sp.*), castanheiros (*Castanea sativa*), amieiros (*Alnus glutinosa*), freixos (*Fraxinus angustifolia*), salgueiros (*Salix sp.*).
32. Sinalizar os exemplares adultos de espécies arbóreas autóctones, como carvalhos (*Quercus robur*) e sobreiros (*Quercus suber*) junto às áreas a intervencionar, de forma a evitar a sua afetação e/ou destruição, com exceção daquelas que possam pôr em causa a segurança das pessoas e dos bens como a condições de exploração da linha em conformidade com a legislação aplicável. Esta sinalização deve ser mantida durante o período em que a obra decorre em cada local de apoio.
33. Limitar a desmatação à área essencial para o bom funcionamento da obra, devendo proceder-se sempre que possível apenas ao decote da vegetação, evitando a abertura de espaços que potenciam a invasão de espécies exóticas invasoras.
34. Assinalar com marcas visíveis (por exemplo, fitas coloridas), as zonas selecionadas para serem sujeitas a desmatação e as árvores a ser alvo de poda ou corte, permitindo a identificação das áreas de intervenção em qualquer instante.
35. Retirar o material lenhoso decorrente da abertura de faixa, que não seja estilhaçado, a fim de não constituir um foco/meio de propagação de fogo.
36. Efetuar a desmatação, desflorestação, corte ou decote de árvores com mecanismos adequados à retenção de eventuais faíscas, a fim de minimizar o risco de incendio.
37. Efetuar as obras durante o período diurno, desde uma hora depois do nascer do sol e até ao pôr-do-sol, de forma a não atrair ou perturbar a comunidade de quirópteros e carnívoros existentes na área de implantação do projeto.
38. Realizar as ações da fase de construção entre os apoios P53 e P58, exclusivamente entre 1 de outubro e 31 de março, salvaguardando o período de reprodução do lobo.
39. Efetuar a instalação de sinalização intensiva salva-pássaros (BFD) nas áreas cartografadas como matos e matos com afloramentos dado que a maior parte das espécies de aves de maior relevância ecológica assinaladas utilizam estas áreas para alimentação e/ou nidificação, considerando-se assim como áreas criticas de acordo com o Manual do ICNF de apoio à análise desta tipologia de projetos. A sinalização intensiva corresponde à instalação de sinalizadores de espiral de fixação dupla de 35 cm de diâmetro (espirais de dupla sinalização), de cor branca ou vermelha, devendo as referidas cores ser colocadas de forma alternada em cada cabo de terra, de forma a que resulte um perfil de um BFD em cada 5 m (nunca numa distancia inferior), ou seja, os sinalizadores devem ser dispostos de 10 em 10 m, alternadamente em cada cabo de terra. Este tipo de sinalização deve ser colocado entre os seguintes vãos:
    - P51 – P65;
    - P70 – P78.
40. Divulgar o projeto de reconversão florestal aos proprietários dos terrenos abrangidos pela servidão da linha, nos termos definidos com a sua aprovação.
41. Decapar, remover e separar as terras vegetais com vista à sua utilização na reintegração de áreas intervencionadas. A decapagem deve ser efetuada em todas as zonas onde ocorram mobilizações do solo e de

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

acordo com as caraterísticas do solo.

42. Conduzir as obras de construção das fundações dos apoios localizados em áreas de RAN ou de REN de forma a não serem afetadas áreas suplementares de solos integrados nessa(s) reserva(s), evitando a afetação de áreas circundantes e não deixando no local elementos grosseiros provenientes da escavação.
43. Não armazenar, ainda que temporariamente, os materiais resultantes das escavações e da decapagem dos solos, a menos de 50 m das linhas de agua, nem em zonas de cheias ou zonas inundáveis.
44. Compatibilizar a instalação dos apoios, tanto quanto possível, nas áreas agrícolas existentes, de modo a ser evitado o emparcelamento das parcelas agrícolas, condicionando assim a viabilidade da atividade agrícola.
45. Efetuar a instalação de Balizagem Aérea nos vãos a seguir indicados:

52 53	596,47 m	Sem apoios a sinalizar nem balizagem nocturna
53 54	686,27 m	
58 59	790,49 m	
60 61	670,35 m	
61 62	546,33 m	
62 63	869,53 m	
64 65	676,83 m	
65 66	506,29 m	
66 67	692,20 m	
77 78	590,15 m	

46. No sentido de proteger, manter e aproveitar as árvores de espécies autóctones já existentes como barreiras de proteção visual dos apoios localizados nas proximidades de áreas habitacionais, dever-se-á, sempre que possível, optar na faixa de proteção pelo desbaste seletivo em alternativa ao corte raso, com exceção daquelas que possam por em causa as condições de segurança das pessoas e dos bens e/ou as condições de segurança de exploração da linha nos termos da legislação em vigor.
47. Procurar zonas tão amplas quanto possível, para os acessos aos locais de implantação dos apoios, sempre que não seja possível utilizar acessos existentes, evitando, na medida do possível, o corte de taludes verticais e limitando-os a situações que os tornem imprescindíveis por medidas de segurança na circulação.
48. Garantir a reposição das condições originais do terreno, especialmente nas zonas onde eventualmente existir corte de taludes mais acentuados. Indica-se de seguida as situações de declives mais abruptos verificados nesta fase de projeto (apenas possíveis de confirmar em fase de obra):
    - Linha Vieira do Minho – Pedralva 1: apoios P52 a P54, P56, P58, P61, P64 a P66, P68 a P70 e P73;
    - Linha Vila Nova – Riba de Ave e Linha Central Frades – Frades: apoios P9/P2 e P3.
49. Garantir que as modelações de terreno necessárias para a construção dos apoios assegurem a manutenção dos perfis existentes originalmente, nos casos em que os apoios se localizem em zonas de festo – como é o caso dos apoios P52, P53, P57, P61, P63 E P71 da Linha Vieira do Minho – Pedralva 1, a 400kV.
50. Proceder à colocação de tapumes ou redes junto a estradas e a povoações com grande proximidade a frentes de obra, nomeadamente junto ao apoio P62 (em relação ao CM1359) e ao apoio P78 (em relação a Casa de Eiras) da Linha Vieira do Minho – Pedralva 1, a 400kV.
51. Garantir a proteção das linhas e elementos de água, evitando a acumulação e deslizamento de terras, em especial em épocas de pluviosidade mais intensa e assegurando a manutenção ou substituição dos canais de escoamento – caso do apoio P55 da Linha Vieira do Minho – Pedralva 1, a 400kV.
52. Informar os habitantes e utilizadores de instalações localizados mais próximos dos apoios da linha a construir,

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

nomeadamente: entre os apoios P66 e P67 (a cerca de 88 m da linha) e Apoio P70 (a cerca de 88 m da linha), sobre o projeto e seus objetivos, a ocorrência das operações de construção, o início das obras, o seu regime de funcionamento e a sua duração. Em particular, especificar as operações mais ruidosas bem como o seu início e final previsto.

53. Efetuar as operações de construção, em especial as mais ruidosas, que se desenrolem na proximidade de casas de habitação nos dias uteis, das 8h00 às 20h00. As atividades ruidosas só podem ter lugar fora do período referido com a emissão de uma licença especial de ruido.
54. Adotar um dispositivo de atendimento ao público para a receção de reclamações, sugestões e/ou pedidos de informação sobre o projeto, o qual deve estar operacional antes do início da obra e prolongar-se até 1 ano após o início da exploração. No âmbito deste dispositivo de atendimento ao público, deve ser disponibilizado um livro de registo quer nas Juntas de Freguesia, quer no estaleiro de apoio à empreitada (somente durante a fase de construção), com o objetivo de facilitar a recolha de eventuais queixas/reclamações sugestões e/ou pedidos de informação pela população, para posterior análise e definição de soluções aos problemas apresentados. Findo o tempo de vigência do dispositivo de atendimento ao público em fase de exploração, deve ser elaborado e enviado à Autoridade de AIA, um relatório que apresente os resultados de todos os contactos efetuados no âmbito do projeto, contemplando a apresentação do processamento das reclamações e/ou pedidos de informação constantes nos referidos livros de registo, bem como o seguimento que lhes foi dado pela REN, S.A..
55. Sinalizar devidamente as frentes de obra e colocar vedação quando necessário.
56. Minimizar o arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos, resultantes da saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública.
57. Efetuar a circulação de viaturas pesadas em trajetos que passem fora das localidades e, caso seja inevitável o atravessamento de zonas urbanas, o trajeto seja o mais curto possível e efetuado a velocidade reduzida.
58. Efetuar a sinalização e vedação permanente de todas as ocorrências patrimoniais que possam surgir durante os trabalhos de acompanhamento, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afeto à obra.
59. Efetuar o acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos ou desmatação. O acompanhamento deve ser continuado e efetivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de ser garantido o acompanhamento de todas as frentes.
60. Os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico podem determinar a adoção de medidas de minimização complementares como seja o registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras. Antes da adoção de qualquer medida de mitigação deve compatibilizar-se a localização dos elementos do projeto, nomeadamente os apoios, com os vestígios patrimoniais em presença, de modo a garantir a sua preservação e o seu enquadramento visual.
61. Suspender as obras no local sempre que forem encontrados vestígios arqueológicos, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato à Direção Geral do Património Cultural (DGPC) as ocorrências com uma proposta de minimização de medidas de minimização a implementar sob a forma de um relatório preliminar. Se a destruição de um sítio (total ou parcial) for considerada como inevitável, depois de devidamente justificada, deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo da totalidade dos vestígios e contextos a afetar, através da escavação arqueológica integral.
62. Proceder à conservação *in situ* das estruturas arqueológicas, em função do seu valor patrimonial, que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação para o futuro. Os achados móveis devem ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património.
63. Interditar o uso/atravessamento do sítio n.º 1 (Via Romana) como acesso à frente de obra e a desmatação do terreno na zona envolvente ao sítio n.º 3 (Mamoa de Vale do Chão 2).
64. Recorrer a métodos, materiais e equipamentos (como micro-retardadores) que permitam a escavação sem danificar o maciço rochoso fora da área de intervenção, caso se verifique a necessidade de utilização de explosivos.
65. Proceder, no caso em que os apoios sejam implantados em zonas de declive acentuado, a drenagem periférica na área de trabalho, de forma a reduzir o escoamento sobre os locais onde ocorrera a mobilização do solo.

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

66. Efetuar as intervenções na proximidade de redes de drenagem, superficiais ou subterrâneas, de modo evitar a deposição de materiais em valas e a rutura de condutas.
67. Proceder ao rebaixamento dos níveis freáticos por bombagem, no caso da sua afetação/interceção pelas escavações das fundações, e os caudais bombeados preferencialmente para valas abertas no solo.
68. Apesar da implantação do projeto não prever interferência nos Recursos Hídricos Subterrâneos, as escavações para a implantação dos apoios, devem garantir a não intersecção da superfície freática e a não desorganização do fluxo hídrico, e ter previstas medidas de minimização específicas, caso tal venha a acontecer.

Fase final da execução das obras

69. Proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos. Remover e lixos e entulhos, repondo-se as serventias e a camada arável nas zonas afetadas e efetuando as operações necessárias para a regeneração espontânea da vegetação, de modo a consolidar os terrenos e evitar impactes ulteriores devidos aos processos erosivos, nomeadamente efetuando uma modelação superficial do terreno.
70. Proceder à recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.
71. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.
72. Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras de construção.
73. Efetuar a descompactação dos solos nas áreas envolventes utilizadas temporariamente durante a obra, de forma a permitir o restabelecimento das condições de infiltração.

Fase de exploração

74. Sempre que houver trabalhos de manutenção, reparação ou de desativação deve ser distribuída ao empreiteiro a Carta de Condicionantes atualizada. Em todos os trabalhos que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, deverá efetuar-se um acompanhamento arqueológico dos trabalhos. No caso específico da Mamoa de Vale de Chão 2 (n.º 3) deverá, adicionalmente, ser garantida a respetiva vedação.
75. As ações de desmatação, corte ou decote a realizar na faixa que constitui a rede secundária de gestão de combustível associada às linhas elétricas não podem decorrer entre 15 de março e 15 de julho, salvo por razões imperativas de reconhecido interesse público, de modo a salvaguardar o período de reprodução da fauna.
76. Prosseguir a publicitação do projeto de reconversão florestal junto dos proprietários dos terrenos abrangidos pela servidão associada às Linhas, nos termos definidos com a sua aprovação.

Fase de Desativação

77. Tendo em consideração o horizonte de tempo de exploração do Projeto e a dificuldade de prever as condições ambientais locais e os instrumentos de gestão territorial então em vigor, deve o proponente, no último ano de exploração do Projeto, apresentar a solução futura de ocupação da área de implantação do projeto. Assim, deve ser apresentado um plano de desativação pormenorizado contemplando, nomeadamente:
    - Solução final de requalificação da área de implantação do projeto, a qual deve ser compatível com o direito de propriedade, os instrumentos de gestão territorial e com o quadro legal então em vigor;
    - Ações de desmantelamento e obra a ter lugar;
    - Destino a dar a todos os elementos retirados;
    - Definição das soluções de acessos ou outros elementos a permanecer no terreno;
    - Plano de recuperação final de todas as áreas afetadas.

    De forma geral, todas as ações devem obedecer às diretrizes e condições identificadas no momento da aprovação do projeto, sendo complementadas com o conhecimento e imperativos legais que forem aplicáveis no momento da sua elaboração.

Programa de Monitorização

Ecologia

Parâmetros a monitorizar

Este plano de monitorização tem como objetivo estimar a mortalidade de vertebrados voadores resultante da instalação da Linha de Muito Alta Tensão (LMAT) e avaliar de que modo os biótopos e habitats atravessados pela infraestrutura influenciam a ocorrência de acidentes com aves e quirópteros. Pretende ainda relacionar-se a abundancia relativa das comunidades de aves e a frequência com que estas atravessam a linha, com a taxa de mortalidade estimada. A integração de todos os dados recolhidos ao longo da monitorização permitirá determinar os impactes que esta infraestrutura terá sobre os vertebrados voadores existentes no corredor em estudo. Para concretizar os objetivos deste plano, devem ser efetuadas as seguintes tarefas:

- Monitorização da mortalidade de aves e quirópteros;
- Monitorização da frequência de voo das aves ao longo da linha elétrica;
- Determinação de índices de abundancia de aves suscetíveis a colisão.

Locais e frequência de amostragem

Este plano de monitorização deve ter inicio logo apos a ativação da LMAT e ter uma duração mínima de 3 anos, período após, não excluindo a possibilidade de avaliação anual dos resultados e decisão consequente sobre a necessidade de continuação do plano. Para a prospeção de cadáveres ao longo da LMAT, devem ser amostrados troços da linha em zonas onde esta tarefa seja possível (está condicionada pelo tipo de habitat e orografia do terreno) e de forma a cobrir o maior número de biótopos possível. Para tal será necessário efetuar uma visita a toda a extensão da linha anteriormente ao início da prospeção, de modo a selecionar os locais prospetáveis. Os observadores estimarão a percentagem de troços onde não é possível conduzir uma prospeção eficaz (por exemplo, vegetação muito densa, plano de agua, cercado com animais domésticos). Se esse valor ultrapassar 20% os troços devem ser eliminados.

As campanhas de prospeção devem ser realizadas com um intervalo de 7 dias entre cada uma (este período pode ser adaptado consoante os resultados obtidos através dos cálculos das taxas de decomposição/remoção de cadáveres), sendo constituídas por 4 visitas consecutivas no inverno (época de invernada), na primavera (época de nidificação), no início do verão (época de dispersão de juvenis) e no outono (época de migração pós-reprodutora). Estas amostragens devem ser realizadas durante a totalidade da fase de exploração monitorizada.

Os locais específicos de amostragem para a detetabilidade devem ser estratificados em função dos habitats existentes ao longo da linha.

Caso o habitat não possua variações significativas ao longo do ano em termos de densidade e altura da vegetação (por exemplo, matos), os testes de detetabilidade por parte dos observadores podem ser efetuados apenas numa estação do ano. Para habitats com grande variação sazonal, como alguns tipos de prados, pode ser necessário executar testes em diferentes estações do ano.

Os testes de decomposição/remoção de cadáveres devem ser realizados nas 4 épocas fenológicas identificadas anteriormente. Cada campanha deve ser realizada durante 7 dias, sendo a verificação dos cadáveres diária durante esse período.

Para avaliar qual a frequência de voo através da linha e para estimar índices de abundancia das aves serão realizados censos nas mesmas épocas em que as campanhas de prospeção vão ser efetuadas (invernada, nidificação, dispersão de juvenis e migração pós-reprodutora). Dever-se-á efetuar, pelo menos, 2 pontos por biótopo, e duas campanhas de amostragem por estacão.

Técnicas e métodos de recolha de dados, equipamentos necessários e tratamento de dados

❖ Prospeção de cadáveres

A área atravessada pela LMAT deve ser devidamente cartografada, de modo a identificar e delimitar os diversos biótopos e/ou habitats naturais ai existentes. As áreas de amostragem devem ser selecionadas de modo a cobrir o maior número de habitats possível, mas devem consistir em locais onde seja possível efetuar uma prospeção eficaz. A prospeção ao longo dos transectos deve ser realizada por dois observadores que, através de observação direta, devem analisar uma área que abranja pelo menos 10 a 20 m para cada lado, dependendo do habitat presente. Os observadores devem deslocar-se de cada lado da linha, a 5 m da projeção no solo do cabo condutor exterior.

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

Todos os restos de aves encontrados devem ser identificados no local e devem ser registadas as seguintes informações:

- Localização dos animais mortos (com recurso a um GPS);
- Causa provável da morte (por colisão ou electrocução);
- Data aproximada da morte (4 categorias: 24h; 2-3 dias; mais de 1 semana; mais de 1 mês);
- Registo fotográfico digital do cadáver;
- Estado do tempo no dia da deteção e nos dias anteriores à campanha.

Os cadáveres devem ser recolhidos de modo a evitar possíveis recontagens, podendo ser congelados para futura utilização nos testes de remoção/decomposição (apenas se os cadáveres estiverem intactos), tendo o cuidado de utilizar sempre luvas de modo a minimizar a impregnação dos mesmos com cheiro humano.

❖ Testes de detetabilidade

Os testes de detetabilidade devem ser planeados considerando:

- Estrutura dos habitats ao longo da linha (densidade de cobertura e altura da vegetação);
- Dimensão das aves suscetíveis de serem vítimas de colisão;
- Época do ano, caso se verifique a necessidade de realizar estes testes em diferentes épocas do ano.

Estas variáveis devem ser categorizadas, com recurso a análises estatísticas, de modo a ser possível replicá-las convenientemente e validar estatisticamente os resultados obtidos. A obtenção de resultados estatísticos significativos implica a utilização de um grande número de amostras e de réplicas por habitat, pelo que, para evitar o sacrifício desnecessário de animais devem ser utilizados objetos ou modelos semelhantes a aves (e.g. pequeno, medio e grande porte). Os observadores devem ser também considerados como um fator nas análises efetuadas, pelo que deve ser utilizado o maior número possível, preferencialmente com algum grau de experiencia na tarefa.

Os habitats existentes na área de prospeção de cada troço de linha devem ser cartografados detalhadamente e inseridos num projeto SIG (Sistema de Informação Geográfica), uma vez que a taxa de detetabilidade variará consoante o grau de visibilidade dos diferentes habitats. Os troços da linha prospetados podem ter diferentes taxas de detetabilidade, sendo muito importante considerar este fator.

❖ Testes de decomposição/remoção de cadáveres

Relativamente aos testes de decomposição/remoção de cadáveres devem ser considerados como fatores a analisar:

- Dimensão dos cadáveres (deve ser categorizada);
- Época do ano;
- Biótopo, caso se justifique.

Deve ser colocado um número limitado de cadáveres em simultâneo, de modo a não provocar um efeito artificial de atracão de predadores e necrófagos. Esta situação pode sobrestimar a taxa de remoção e, consequentemente, a taxa de mortalidade. Distâncias de 1 km entre cadáveres são razoáveis, considerando-se que 500 m será o mínimo viável. As campanhas para observação dos cadáveres deve ser efetuada 24h, uma semana e após metade do tempo que decorre entre as campanhas de prospeção. Devem ser utilizados cadáveres de espécies silvestres, como perdizes, codornizes e outras que sejam criadas em cativeiro, preferencialmente mortos no próprio dia em que vão ser colocados.

Os dados obtidos no trabalho de campo devem ser tratados e deve ser apresentado, por época do ano e habitat (caso se justifique), o número médio de dias e respetivo desvio padrão que cada classe de tamanho de cadáver permanece no corredor em estudo.

As experiencias de remoção/decomposição de cadáveres devem tentar evitar o efeito de atracão. Esta tentativa pode ser avaliada posteriormente por estimadores de autocorrelacao espacial (I de Moran) dos períodos sucessivos de remoção, que deve ser avaliado em função da distribuição espacial dos cadáveres na área em estudo.

❖ Censo de aves

Para a determinação da frequência do voo das aves através da linha deve ser feita uma contagem visual a partir de

um ponto fixo. Durante períodos de uma hora, contabilizar-se-á o número de aves que atravessam um troço da linha de extensão conhecida. Durante estes períodos de observação, para além do número de indivíduos e espécie deve também registar-se parâmetros como: se a 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). A metodologia para determinação dos índices de abundancia relativa pode consistir em pontos de observação e escuta. Durante períodos de 5-10 minutos serão anotados todos os contatos obtidos nas seguintes bandas: ate 50 m, 50 a 100 m e 100 a 250 m. Serão recolhidos os seguintes dados:

- Hora do início e fim do censo;
- Espécies observadas;
- Respetivo número de indivíduos.

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

Relação entre fatores ambientais a monitorizar e parâmetros do projeto

Com a integração de toda a informação e dos dados recolhidos durante os primeiros anos de exploração da linha elétrica será possível determinar quais os seus impactes na avifauna local, quais as espécies mais afetadas pela sua implantação, quais os biótopos e/épocas do ano mais sensíveis.

Comparando a mortalidade verificada durante as campanhas com a frequência com que as aves atravessam a linha, é possível estimar qual a sua probabilidade de colisão, descriminando os resultados por biótopo atravessado pela linha e pela abundancia das espécies existentes no local. A significância dos impactes deve ser avaliada através da correta interpretação dos resultados obtidos na análise estatística, sendo para tal indispensável uma abordagem, pelo menos, ao nível do contexto regional. Neste ponto é fundamental a consulta de bibliografia e de especialistas.

Para facilitar a avaliação da mortalidade causada por colisão com a linha devem ser estabelecidos critérios no sentido de determinar o intervalo a partir do qual a população de cada espécie pode estar comprometida. Esse valor deve ser obtido através da análise estatística dos dados obtidos e dos censos e da mortalidade observada. Será também imprescindível a consulta dos relatórios referentes aos projetos realizados em Portugal sobre o impacte de linhas elétricas na avifauna.

Tipos de medidas de gestão ambiental a adotar face aos resultados da monitorização

Se for verificada a ocorrência de determinadas situações consideradas criticas no que diz respeito à mortalidade de aves (critérios a definir, num processo de auscultação de especialistas e integração de dados regionais), para espécies importantes do ponto de vista da conservação ou para um elevado número de espécies, o proponente deve implementar as medidas corretoras propostas pela equipa responsável pela monitorização. Estas medidas terão como objetivo favorecer a recuperação dos valores de densidade dessas espécies e ainda de reduzir ou neutralizar as colisões.

Após a análise dos dados obtidos será possível verificar se as medidas propostas estão a surtir efeito e se será necessário ajustar ou propor novas medidas mais adequadas.

Periodicidade dos relatórios e critérios para revisão do plano de monitorização

No final da monitorização deve ser efetuado um relatório técnico (entregue num período máximo de 40 dias úteis após a realização da última amostragem do ano), cuja estrutura esteja de acordo com Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril.

Neste relatório deve ser avaliada a eficácia das técnicas de amostragem, procedendo-se à sua alteração caso a equipa responsável pelo estudo considere necessário. Anualmente deve ser efetuada uma comparação dos resultados com os anos anteriores, de modo a que haja um historial de todo o programa. No final do período de monitorização o último relatório deve fazer uma revisão geral de todo o trabalho de monitorização desenvolvido.

Validade da DIA:	Nos termos do n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro, a presente DIA caduca se, decorridos dois anos a contar da presente data, não tiver sido iniciada a execução do respetivo projeto, excetuando-se os casos previstos no n.º 3 do mesmo artigo.

Entidade de verificação da DIA:	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Assinatura:	**O Secretário de Estado do Ambiente** **Paulo Lemos**

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.

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:	Resumo do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) O presente procedimento de AIA teve início a 4 de março de 2013, após receção de todos os elementos necessários à boa instrução do mesmo. A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA) constituída por representantes da APA – Administração da Região Hidrográfica do Norte (ARH Norte), do Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), da Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR Norte) e do Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves (ISA/CEABN). Na avaliação da conformidade e análise técnica do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), as apreciações técnicas específicas foram asseguradas pelas entidades que integraram a CA, no âmbito das respetivas competências e segundo a seguinte distribuição: • APA – ARH Norte: Recursos Hídricos e Qualidade da Água, incluindo Domínio Hídrico e Consulta Pública; • ICNF: Ecologia (Fauna e flora; Habitats e Ecossistemas); • DGPC: Património Cultural; • CCDR Norte: Ocupação do Solo e Ordenamento do Território, Sócioeconomia; • ISA/CEABN: Paisagem. A metodologia adotada para a concretização deste procedimento de AIA contemplou as seguintes fases: • Apreciação da conformidade do EIA, em cumprimento do disposto no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, na sua atual redação, e na Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril. • Foi considerada necessária a apresentação de elementos adicionais relativos a aspetos gerais e de Projeto e aos seguintes fatores ambientais; Ordenamento do Território e Componente Social. Foi ainda solicitada a reformulação do Resumo Não Técnico. • Em resposta ao pedido de elementos adicionais, o proponente apresentou um Aditamento ao EIA. Após análise desse documento, o EIA foi considerado conforme a 23 de maio de 2013. • Solicitação de Parecer Externo à Estradas de Portugal, S.A. (EP, S.A.). De acordo com o transmitido no parecer da EP, S.A. o projeto interfere com a EN103, nas proximidades de Ferreiros, e com a ER205, nas proximidades de Geraz do Minho, referindo que ambas as vias estão sob a sua jurisdição e que os locais de interseção da linha elétrica com a referida rede viária carecem de licenciamento pela EP, S.A.. Refere, ainda, que quaisquer alterações a introduzir na rede rodoviária requerem um projeto a aprovar por aquela empresa e que a intervenção propriamente dita carece de autorização. Salienta a necessidade de ser dado cumprimento à legislação em vigor relativa à sobrepassagem de infraestruturas rodoviárias existentes ou futuras e ao Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão. • Abertura de um período de consulta pública de 21 dias úteis, que decorreu entre 14 de junho e 12 de julho de 2013, e sobre o qual foi preparado o respetivo relatório de consulta pública. • Realização de uma visita técnica à área de implantação do Projeto, no dia 5 de julho de 2013, na qual estiveram presentes elementos da CA, do proponente e da

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

	equipa que elaborou o EIA. • Apreciação ambiental do Projeto com base na informação disponibilizada no EIA e no respetivo Aditamento, tendo em conta as valências técnicas das entidades representadas na CA, integrada com os resultados da consulta pública e as informações recolhidas durante a visita ao local. • Elaboração do Parecer Final da CA, com ênfase na avaliação dos impactes e na definição de medidas de minimização, tendo em vista o apoio à tomada de decisão. • Preparação da proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA), tendo em consideração o Parecer da CA e o Relatório da Consulta Pública. • Análise da proposta de decisão pela Tutela, promoção de um período de audiência de interessados, ao abrigo do artigo 100º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo (CPA) e preparação da presente DIA.
Resumo do resultado da consulta pública:	Dado que o projeto se integra no anexo II 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, a consulta pública, nos termos do seu artigo 14.º, n.º 2, decorreu durante 21 dias úteis, de 14 de junho a 12 de julho de 2013, tendo sido recebidos 6 pareceres com a seguinte proveniência: • DGADR – Direção geral de Agricultura e Desenvolvimento Regional; • dg Território – Direção-geral do Território; • EMFA – Estado Maior da Força Aérea; • Turismo de Portugal; • Câmara Municipal Braga; • ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.. A **DGADR** informa nada ter a opor quanto à implantação do projeto por o mesmo não colidir com outros da sua competência. Acresce, no entanto, que deve ser consultada a DRAP Norte, relativamente a eventuais interferências com projetos ou ações da sua competência. A **dgTerritório** informa que o projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas por si desenvolvidas. O **EMFA** informa que o projeto não se encontra abrangido por qualquer servidão de unidades afetas à força aérea e, ainda, que a sinalização diurna e noturna deve cumprir com as normas expressas no documento "circular de informação aeronáutica n.º 10/2003 de 6 de maio", do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC). O **Turismo de Portugal** informa que os impactes mais significativos para o setor de turismo se manifestam sobretudo a nível da paisagem não se prevendo, de acordo com a informação disponível, que sejam afetados diretamente empreendimentos turísticos existentes ou previstos. Todavia sublinha esta entidade a existência de um empreendimento com parecer favorável deste Instituto sobre pedido de informação prévia a uma distância inferior a 2 km do corredor de intervenção. Alerta, também, que com a atual competência das Câmaras municipais em matéria de classificação de parques de campismo e caravanismo, turismo de habitação, casas de campo e agroturismo, deixou de dispor de informação georreferenciada sobre esta tipologia. Realça a necessidade de serem implementadas, adequadamente, as medidas de minimização previstas, bem como os planos de monitorização propostos, em especial a recuperação paisagística no final da fase de construção face à relevância para a imagem turística do concelho. A **Câmara Municipal de Braga** considera que o projeto não induz impactes significativos no concelho de Braga. No entanto face à proximidade da implantação dos apoios n.ºs 78 e 79 a vias municipais, alerta para o facto de que os referidos

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

	apoios terão que respeitar os afastamentos previstos na legislação que no caso presente, tratando-se de um caminho municipal, será 6 m ao eixo. A **ANA** informa que o projeto não se encontra na vizinhança de infraestruturas aeroportuárias civis, pelo que não está sujeito às limitações impostas por aquele tipo de equipamento. No entanto, realça, devem ser contempladas as situações de sinalização/balizagem dos elementos que irão constituir a Linha Vieira do Minho - Pedralva 1 que se enquadrem na caraterização dos obstáculos à navegação aérea da circular de informação aeronáutica n.º 10/2003 de 6 de maio", do INAC. Refere, também, que o projeto definitivo deve ser submetido à apreciação por parte da autoridade aeronáutica competente, no âmbito das servidões aeronáuticas aplicáveis e, ainda, que deve ser consultada a Força Aérea Portuguesa.

Razões de facto e de direito que justificam a decisão:	A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Técnico Final da CA e na respetiva Proposta de Decisão da Agência Portuguesa do Ambiente, destacando-se, de seguida, os principais aspetos decorrentes da análise desenvolvida nessa sede. O projeto consiste na construção da linha área Vieira do Minho – Pedralva 1, a 400 kV entre o Posto de Corte de Vieira do Minho e o apoio n.º 8, com cerca de 2 km, e entre o apoio n.º 51 e a Subestação de Pedralva, com cerca de 13 km e 29 apoios. Este projeto implicará o desvio do troço final da linha dupla Alto Lindoso – Pedralva / Pedralva – Riba de Ave, numa extensão de 0,500 km e 2 novos apoios, permitindo libertar os painéis necessários à ligação da nova linha à Subestação de Pedralva. No âmbito deste projeto serão ainda efetuados: • O desvio da linha Vila Nova – Riba de Ave, a 150 kV, a partir do apoio n.º 8, para a Subestação de Frades (utilizando o atual circuito da Linha Central de Frades – Frades), numa extensão de 0,124 km e 1 novo apoio, ficando estabelecida a linha Vila Nova – Frades, a 150 kV; • O desvio da Linha Central de Frades – Frades, a 150 kV, a partir do apoio n.º 1 para um novo traçado de ligação à Subestação de Frades, numa extensão de 0,650 km e 2 novos apoios. O Projeto desenvolve-se na sua totalidade no Distrito de Braga, abrangendo os concelhos de Braga (freguesia de Pedralva), Póvoa de Lanhoso (freguesias de Lanhoso, Ferreiros, Geraz do Minho, S. João de Rei, Redunfinho) e Vieira do Minho (freguesias de Parada do Bouro e Ruivães). O objetivo do Projeto é assegurar o transporte da energia para os centros de consumo (Grande Porto, Braga e Aveiro), decorrente do aumento de potência proporcionado pelo reforço dos aproveitamentos hidroelétricos de Venda Nova (Venda Nova 3) e de Salamonde (Salamonde 2), encontrando-se previsto no Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transporte (PDIRT) 2009-2014 (2019). Este plano foi sujeito a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) e visa a criação de um novo "eixo" a 400 kV que interligará a zona de produção (Posto de Corte de Vieira do Minho) com o nó injetor para os centros de consumo (Subestação de Pedralva). Tendo em conta os aspetos fundamentais identificados na avaliação desenvolvida, verificam-se impactes positivos durante a fase de construção ao nível da geração de emprego na obra como nos serviços disponibilizados nas povoações mais próximas, sobretudo no ramo da restauração e alojamento. Na fase de exploração os principais impactes positivos de caráter permanente do Projeto, advêm de numa perspetiva regional, poder potenciar a dinamização económica e de desenvolvimento social das regiões e supra-regiões. Face às caraterísticas do Projeto, os impactes negativos ocorrem na fase de construção e decorrem fundamentalmente das ações relacionadas com a desmatação, decapagem e movimentação de terras (terraplanagens, escavações), instalação de estaleiros, circulação de máquinas e veículos, obras de construção das infraestruturas

Paulo Lemos
Secretário de Estado do Ambiente

GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

	e dos acessos. Estas ações implicarão a destruição e perda de habitat de espécies florísticas e faunísticas, alterações comportamentais das espécies de fauna devido à perturbação e mortalidade de espécies de fauna por causas não naturais (atropelamento). Contudo estes impactes são na generalidade de significância baixa. Ao nível do património, verifica-se que na área de afetação direta existem 3 ocorrências patrimoniais, designadamente: a Via Romana de São Simão (n.º 1), junto ao apoio P70; a Mamoa do Vale de Chão 2 (n.º 3), junto ao apoio P78 e o marco de Vale do Chão (n.º 5), localizado na área da Subestação, sendo previsível a ocorrência de impactes diretos. Considerando os agentes de impacte referidos anteriormente, verifica-se que na área de afetação direta (a 33 m de distância do apoio) existe uma ocorrência patrimonial: o sítio de Vale de Chão (n.º 6) com potencial impacte negativo direto nas fases de obra, exploração e desativação. São também identificados, para a fase de exploração, impactes negativos, decorrentes fundamentalmente de ocupação irreversível do solo na zona de implantação dos apoios, das restrições ao uso do solo futuro e da afetação de áreas de ocupação agrícola, embora estas áreas sejam pouco expressivas. A presença das linhas e das operações de manutenção das respetivas faixas de gestão de combustível terá impactes ao nível da mortalidade da avifauna, nas alterações comportamentais das espécies de fauna não voadora devido à perturbação associada às operações de manutenção referidas e, ainda, no favorecimento da instalação de espécies exóticas invasoras. Contudo estes impactes são na generalidade de significância baixa ou moderada. A implantação de uma Linha de Alta Tensão induz necessariamente a ocorrência de impactes negativos na Paisagem, que decorrem sobretudo da intrusão visual que a instalação e a presença dos apoios e dos cabos introduzirá no território atravessado, reforçada nas extensões onde se regista a presença da balizagem, podendo ser um fator de afastamento da instalação de atividades turísticas e de lazer originando impactes sobre as atividades económicas locais, nomeadamente no turismo e no comércio, hotelaria e restauração, os quais serão negativos, diretos, prováveis, permanentes, usuais, irreversíveis, de magnitude moderada um impacte ambiental moderadamente significativo. Contudo, atendendo ao facto dos troços de linha em estudo seguirem junto de uma linha já existente em quase todo o seu traçado. As faixas ocupadas por linhas de transporte de energia, pela presença desses elementos, são locais já perturbados cenicamente. A implementação de mais uma linha nessas faixas irá agravar essa degradação cénica, mas, por outro lado, a concentração de elementos cenicamente disruptivos permitirá a preservação de outros locais ainda não perturbados. Face ao exposto, ponderando os impactes negativos identificados, na generalidade suscetíveis de minimização, e os perspetivados impactes positivos, emite-se DIA favorável ao projeto da Linha Aérea Vieira do Minho – Pedralva 1, a 400 kV, condicionada ao cumprimento das condicionantes, elementos a entregar, medidas de minimização e programas de monitorização indicados na presente DIA.