



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

**DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL**

Identificação			
Designação do Projecto:	Eixo da Rede Nacional de Transporte (RNT) entre Carrapatelo, Fridão, Ribeira de Pena e Vila Pouca de Aguiar, a 400 kV		
Tipologia de Projecto:	Energia – Anexo I, n.º 19 e Anexo II, n.º 3 b)	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Amarante, Baião, Marco de Canavezes, Cinfães, Botlicas, Chaves, Mondim de Basto, Ribeira de Pena, Vila Pouca de Aguiar		
Proponente:	REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.		
Entidade licenciadora:	Direcção-Geral de Energia e Geologia		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 30.09.2011	
Proposta de Decisão:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favorável condicionada aos troços 1A, 2, 3B, 7, 7A, 8, 8A, 9A, 9B, 11ª, 11B e 12, e à localização A da Subestação de Fridão;</li> <li>Desfavorável aos troços 4, 4A, 4B, 5A a 5I, 6A, 6B, 10 e à localização A e C da Subestação de Ribeira de Pena.</li> </ul>		
Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none"> <li>Garantir a articulação das linhas do projecto em avaliação com as linhas de muito alta tensão da Iberdrola na região do Alto Tâmega, de modo a ambos os projectos se desenvolvam num corredor comum e minimizem os impactos inerentes, tendo por base uma avaliação integrada de impactos cumulativos.</li> <li>Garantir a não afectação visual das ocorrências patrimoniais 82 a 85, no planalto da Aboboreira, no Troço 8A, decorrente da implantação da linha e dos apoios.</li> <li>Garantir a compatibilização do projecto com infraestruturas, condicionamentos, servidões e restrições de utilidade pública existentes na região.</li> <li>Assegurar o cumprimento das medidas para a concepção do Projecto de Execução, medidas de minimização e programas de monitorização, bem como os elementos a entregar com o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE).</li> </ol>		
Elementos a apresentar com o RECAPE	<p>Deverá ser remetida à Autoridade de AIA para análise e aprovação:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Desenvolvimento de uma solução que minimize o impacto visual da linha e dos apoios no planalto da Aboboreira e, especificamente, nas ocorrências 82 a 85, na zona inicial do troço 8A. Deverá ser estudado o desvio do traçado para Oeste, antes de Aldeia Velha e da ocorrência 75 (o mais a Norte possível), garantindo a minimização de impactos nos restantes factores ambientais.</li> <li>Verificação da compatibilidade do Projecto de Execução com os instrumentos de gestão territorial em vigor, tendo em consideração a localização exacta dos apoios da linha eléctrica, da subestação, estaleiros, áreas de depósito, parques de máquinas, caminhos de acesso a construir/reabilitar e outros. Deve ser considerada a actualização dos PDM em revisão, assim como a correcção da RAN do concelho de Chaves, no Troço 2, a oeste do rio Lolvos, face à informação apresentada no EIA. A demonstração da compatibilidade deverá ser apoiada na apresentação de pareceres das entidades competentes, sempre que se verifique necessário.</li> <li>Demonstração da compatibilização do projecto com infraestruturas, condicionamentos e servidões existentes, nomeadamente: redes adutoras, redes primárias e secundárias de abastecimento de gás, vias de comunicação, servidões aeronáuticas, faixas de protecção a feixes hertzianos, postos de vigia, visadas dos vértices geodésicos, pedreiras, entre outros. A demonstração da compatibilização deverá ser apoiada na apresentação de pareceres das entidades competentes, sempre que se verifique necessário.</li> </ol>		



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

	<p>4) Planta de localização dos apoios das linhas e subestação, estaleiros/parques de materiais, áreas de empréstimo/depósito de terras, acessos e outras unidades funcionais da obra, tendo em conta as condicionantes à instalação dos mesmos.</p> <p>5) Reavaliação dos impactos do projecto no património e apresentação de medidas de minimização complementares, tendo em consideração a realização de prospecção arqueológica sistemática ao longo do corredor seleccionado, bem como de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, cuja localização não foi especificada nesta fase, e das áreas funcionais da obra, no caso de se situarem fora da área de incidência prospectada no âmbito da presente avaliação.</p> <p>6) Cartografia à escala de projecto de todas as ocorrências patrimoniais, tanto as que constam do EIA como as que forem detectados durante a fase de prospecção sistemática. Estes elementos devem estar individualmente identificados, georreferenciados (em polígono - área de dispersão/concentração dos vestígios e/ou dos imóveis);</p> <p>7) Identificação e localização das manchas ou núcleos afectados por espécies exóticas invasoras, no interior das faixas de protecção da linha, de modo a garantir um tratamento diferenciado e adequado na fase de desarborização/desmatação.</p> <p>8) Plano de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP) para a Subestação de Fridão, que deverá contemplar a reabilitação/integração das zonas sujeitas à instalação de estaleiros/parques de materiais, de depósitos de materiais sobranes, dos acessos a criar nas frentes de obra, zonas de talvegue, zonas de aterro e escavações. O PIRP deverá incluir um cronograma com o faseamento de obra e a calendarização das operações de manutenção/conservação a realizar.</p> <p>9) Plano de Acompanhamento Ambiental (PAA), onde se inclua o planeamento da execução de todos os elementos das obras e a identificação e pormenorização das medidas de minimização a implementar na fase da execução das obras, e respectiva calendarização. O PAA deverá incluir as medidas propostas no presente parecer, sem prejuízo de outras que se venham a verificar necessárias.</p>
--	--

**Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:**

**Medidas para a concepção do Projecto de Execução**

Uma vez que o EIA se desenvolveu em fase de Estudo Prévio, não estando ainda definidos os locais dos apoios das linhas nem o local de implantação da subestação de Fridão, será necessário que o desenvolvimento do Projecto de Execução dê cumprimento a um conjunto de medidas que garantem a eliminação ou minimização dos impactos identificados. Deverá ser demonstrado, no RECAPE, o cumprimento e compatibilização destas medidas.

1. Limitar ao mínimo a afectação de solos de Reserva Agrícola Nacional, de Reserva Ecológica Natural e Espaços Urbanos, pelos apoios da linha eléctrica, da subestação, dos estaleiros, parqueamentos, depósitos, caminhos de acesso a construir/reabilitar, entre outros.
2. Privilegiar, na determinação da localização dos apoios, a existência de caminhos de acesso, evitando a abertura de novos caminhos.
3. Nos troços para os quais estão previstas mais de uma linha, sempre que possível, as linhas devem desenvolver-se o mais paralelamente possível, de modo a minimizar a fragmentação criada.
4. Deverão ser ponderadas as características estruturais do projecto de forma a reduzir o impacto de colisão de aves com a linha, sendo que deve ser dada prioridade à utilização de apoios em esteira horizontal, em particular nas zonas sensíveis para a avifauna.
5. A selecção do traçado final da linha eléctrica e dos locais de implantação dos apoios deverá:
  - a) Garantir o máximo afastamento possível a zonas habitadas, aglomerados populacionais, habitações e outras edificações isoladas, assim como a minimização dos impactos visuais da linha a partir das mesmas.
  - b) Evitar as zonas visualmente muito expostas, como as zonas de fosto e vales amplos, situando os apoios, tanto quanto possível, a meia encosta, no sentido do afastamento de zonas com maior número de observadores potenciais.
  - c) Evitar áreas de Baixa a Muito Baixa Capacidade de Absorção, tendo por base uma carta de Absorção visual da Paisagem (a apresentar com o RECAPE).



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
 Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território

- d) Evitar a interferência com a bacia visual a partir da Ponte da Oia e minimizar os impactos visuais relativamente ao povoado fortificado de Parede dos Mouros (17), no troço 3B;
- e) Garantir o afastamento às ocorrências patrimoniais existentes, de acordo com o referido na medida n.º 40 da fase de construção;
- f) Minimizar a implantação de apoios em áreas agrícolas, procurando localizá-los nas extremidades das propriedades.
- g) Evitar a colocação de apoios e o atravessamento de habitats prioritários, nomeadamente habitat 91E0\*-Florestas aluviais de *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*, existente no troço 9B;
- h) Minimizar a afectação dos pontos de água de apoio ao combate a incêndios, garantindo, sempre que possível, um afastamento das linhas superior a 500 m.
- i) Acautelar a não afectação de leitos e margens dos cursos de água pelas localizações dos apoios da linha eléctrica, respeitando as faixas de protecção das linhas de água, de 10 metros para as águas não navegáveis e de 50 metros para as águas navegáveis.
- j) Evitar a destruição de vegetação existente, nomeadamente: habitats de matos e bosque misto, biótopos relevantes em termos de abrigo para a fauna, no troço 7, área florestal bem desenvolvida e conservada, composta por pinheiros e carvalhos, na zona em que atravessa o rio Oio, no troço 8, espaços florestais compostos por azinhal (*Quercus rotundifolia*), no troço 11A, caso este troço seja seleccionado como o mais favorável. Sempre que possível, o traçado deverá coincidir com aceiros florestais.
- k) Assegurar a sinalização intensiva da linha eléctrica para a avifauna nos seguintes troços:
- Atravessamento do vale da ribeira de Loivos, no troço 2;
  - Parte do troço 8 que atravessa o Sítio Alvão/Marão e a IBA das Serras do Alvão e do Marão;
  - Atravessamento do rio Douro, troços 11A/B e 12;
- Deverá efectuar-se a instalação, em cada cabo de terra, de sinalizadores de espiral de fixação dupla (espirais de sinalização dupla) de cor vermelha e branca, alternando as referidas cores. O afastamento aparente entre cada dispositivo de sinalização não deve ser superior a 5 metros, ou seja, os sinalizadores deverão ser dispostos de 10 em 10 metros, alternadamente, em cada cabo de terra.
6. A localização final da subestação de Fridão deverá:
- a) Garantir a preservação da concessão mineira.
  - b) Garantir o máximo afastamento da subestação aos Espaços Turísticos.
  - c) Garantir o afastamento e não afectação da ocorrência 58.
  - d) Minimizar a afectação de áreas de REN.
  - e) Minimizar a afectação dos povoamentos de pinheiros.
  - f) Evitar a afectação dos recursos hídricos, nomeadamente através do desvio de linhas de água para a implantação da plataforma, devendo ser devidamente justificada caso venham a ocorrer.

Medidas de minimização

Fase prévia à Construção

1. Divulgar o programa de execução das obras e implementar um mecanismo de atendimento ao público;
2. Desenvolver acções de informação à população afectada pelo projecto, antes de qualquer intervenção no terreno, indicando as datas da concretização do projecto e as condicionantes no território, em particular nas práticas agrícolas e florestais;
3. Realizar acções de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na obra;
4. Planear as áreas de intervenção de modo a que estas se restrinjam ao estritamente necessário e proceder à sua identificação prévia.
5. Planear a programação dos trabalhos de forma a evitar o período de reprodução da maioria das aves de rapina e passeriformes, de Março a Setembro, em especial nas zonas a que correspondem locais importantes para estes grupos faunísticos.
6. Delimitar e salvaguardar as áreas ocupadas por espécies florísticas ecologicamente relevantes ou de Habitats prioritários que se localizem nas imediações das zonas a intervencionar.
7. Caso se perspetive que venha a ocorrer a afectação de espécies arbóreas ou arbustivas sujeitas a regime de protecção, dever-se-á respeitar o exposto na respectiva legislação em vigor. Adicionalmente, deverão ser implementadas medidas de protecção e/ou sinalização das árvores e arbustos, fora das áreas a intervencionar, e que, pela proximidade a estas, possam ser acidentalmente afectadas.



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
 Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território

Fase de Construção

8. Os estaleiros de obra deverão localizar-se preferencialmente em locais já usados para o mesmo fim ou em locais artificializados ou de solos degradados e de reduzido coberto vegetal, com acessos próximos.
9. Evitar a localização de estaleiros, restantes infraestruturas associadas à obra e acessos em áreas de Elevada Qualidade Visual.
10. Privilegiar a utilização de acessos já existentes, através da sua eventual beneficiação, evitando, tanto quanto possível, a abertura de novos acessos.
11. Face à inevitabilidade de abertura de acessos provisórios, estes deverão ocupar a menor extensão possível, reduzindo também a largura da via e dimensão dos taludes. Devem evitar a afectação de zonas de vegetação arbórea natural, ripícola e afloramentos rochosos, assim como áreas classificadas como RAN e REN. Deve ser garantido que a abertura de novos caminhos concilie a operacionalidade do combate aos incêndios.
12. Assegurar que a abertura de acessos ocorra apenas após contacto prévio directo com os proprietários/arrendatários dos terrenos que serão afectados.
13. A concepção dos taludes – aterro e escavação – dos acessos (novos ou a beneficiar), plataformas dos apoios e subestação, deverá procurar estabelecer uma modelação mais natural nas zonas de transição com o terreno existente, conferindo-lhes maior continuidade.
14. Assegurar o acesso às propriedades, sempre que os actuais acessos sejam interrompidos para execução de caminhos para a frente de obra. A alternativa de acesso adequada deverá ser encontrada através de acordo com os interessados.
15. Minimizar a afectação de terreno envolvente aos apoios para parquear materiais e para a circulação de maquinaria.
16. Caso de verifique a inviabilidade de criar caminhos de acesso ou transportar os materiais peça a peça, em zonas onde existam condicionamentos relevantes, proceder à montagem dos apoios através de meios manuais, com recurso a um mastro de carga ou a helicóptero.
17. Limitar o corte e decote de espécies arbóreas ao mínimo indispensável.
18. Nas áreas a desarborear e desmatar, onde se verifique a presença de plantas exóticas invasoras, de forma a garantir uma contenção eficaz da dispersão de propágulos, proceder à sua remoção física e à sua eficaz eliminação, tendo em consideração que esta acção não deve ser executada durante a época de produção e dispersão de sementes. Esta medida deve ser aplicável a todas as áreas a intervencionar.
19. Realizar a desflorestação e desmatação de modo a proteger as árvores e os habitats silvestres, causando o mínimo de perturbação na zona envolvente e permitindo a recuperação da madeira cortada e a remoção e eliminação dos resíduos vegetais.
20. Proceder à decapagem e armazenamento da terra vegetal, possuidora do banco de sementes das espécies autóctones, para posterior aplicação – recobrimento das fundações ou espalhamento no terreno, no caso dos apoios das linhas eléctricas, e de acordo com o previsto no PIP, no caso da subestação.
21. Garantir que as áreas para deposição das terras sobranes não se localizam em solos da REN, da RAN e outras áreas sensíveis. Estas áreas devem ser planas, bem drenadas e protegidas contra a erosão hídrica.
22. As terras de zonas onde se identificaram a presença de espécies exóticas invasoras devem ser objecto de cuidados especiais quanto ao seu armazenamento e eliminação. Devem ser separadas das terras a utilizar na recuperação das áreas afectadas pela obra, não devendo por isso ser reutilizadas como terra vegetal.
23. Caso seja necessário utilizar terras de empréstimo, deverá ser dada atenção especial à sua origem, não devendo ser provenientes de áreas ocupadas por plantas exóticas invasoras.
24. Minimização a afectação de áreas agrícolas.
25. Garantir que as afectações em terrenos cultivados, principalmente em vinhas, apenas ocorram posteriormente à fase da vindima, em acordo e planeamento com os proprietários lesados e, caso seja oportuno, em face da época do ano em questão.
26. Sempre que possível, planejar os trabalhos, de forma a minimizar as movimentações de terras e a exposição de solos nos períodos de maior pluviosidade.
27. Salvaguardar as margens das linhas de água e suas galerias ripícolas, devendo definir-se a faixa de protecção das mesmas, no mínimo 10 m para cada lado das margens, na qual não deverá haver lugar a acções que conduzam à compactação dos solos, a movimentações de terra, circulação das máquinas e viaturas, depósitos de materiais e instalações de estaleiros.
28. No caso dos apoios se virem a implantar relativamente próximos de linhas de escorrência preferencial, garantir o armazenamento de terras suficientemente longe destas linhas de escoamento, evitando o seu arrastamento nos períodos de chuva.



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

29. Durante as escavações para a construção das subestações, 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.
30. No que concerne às áreas impermeabilizadas decorrentes da construção das Subestações, acautelar que a drenagem das águas pluviais não aumente o risco de extravasão marginal das linhas de água receptoras e que não contribua para a erosão do leito ou assoreamento do mesmo.
31. Garantir que o projecto de drenagem tem em conta a maior sensibilidade das "Áreas de máxima infiltração", sempre que for inevitável o atravessamento de áreas de REN.
32. Garantir que as acções para implantação dos apoios da linha eléctrica em solos da REN, sempre que tal for inevitável, não impliquem alterações significativas da topografia do terreno e não contribuam para o aumento da erosão dos solos.
33. Caso sejam detectadas morfologias graníticas de especial relevo na área de implantação do projecto, minimizar a sua afectação.
34. Caso se recorra à utilização de explosivos na escavação, em especial na localização da subestação, dever-se-á ter em consideração a existência de minas na zona e a necessidade de serem controladas as vibrações transmitidas a estas e a todo o maciço rochoso envolvente.
35. Garantir a adequada gestão e encaminhamento dos resíduos produzidos durante a obra.
36. Efectuar uma correcta gestão de efluentes, de forma a evitar a contaminação de recursos hídricos e de solo.
37. Efectuar a sinalização e a vedação física de todas as ocorrências afectadas indirectamente pelos diferentes tipos de infra-estruturas necessárias ao empreendimento, incluindo as estruturas conexas como esteiros, acessos, estabelecimentos, áreas de empréstimos e de depósitos.
38. Efectuar o acompanhamento arqueológico de todas as operações que impliquem revolvimento do solo, como sejam desmatações, raspagens do solo, escavações para abertura de caboucos, etc. Este acompanhamento deverá ser executado de forma contínua, estando o número de arqueólogos dependente do número de frentes de trabalho simultâneas e da distância entre elas, de forma a garantir um acompanhamento arqueológico adequado.
39. Assegurar a implementação das seguintes medidas:
- Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para a máxima distância possível do limite de dispersão de materiais, mas nunca inferior a 150 metros – Ocorrência n.º 3 - Fonte dos Mouros (Troço 1A);
  - Sinalização, conservação, afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 50 metros – Ocorrências n.º 4 - Raposeira; n.º 6 - Sobreiral; n.º 7 - Regalo; n.º 8 - Regalo 2; n.º 9 - Quinta do Corgo (Troço 2); n.º 59 - Mò; n.º 60 - Olo; n.º 61 - Laje; n.º 64 - Pousadela; n.º 72 - Aldeia Nova; n.º 75 - Aldeia Velha; n.º 76 - Aldeia Velha (Troço 8).
  - Não utilização do caminho onde se verifica a Ocorrência n.º 5 - Raposeira 2 (Troço 2).
  - Relocalização e definição de limites. Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para a máxima distância possível dos limites do sítio, nunca inferior a 100 metros – Ocorrência n.º 10 - Atalala (Troço 3B).
  - Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 150 metros – Ocorrência n.º 11 - Arcossó (Troço 3B).
  - Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para a máxima distância possível do limite de dispersão de materiais, mas nunca inferior a 100 metros – Ocorrência n.º 12 - Couces (Troço 3B).
  - Acompanhamento arqueológico dos trabalhos que impliquem movimentações de terras – Ocorrência n.º 14 - Chã; n.º 15 - Regadas (Troço 3B)
  - Sinalização e conservação. As estruturas e movimentações de terras devem garantir um afastamento mínimo de 50 metros – Ocorrência n.º 58 - Alminha (Localização A da SFD e troço 7B).
  - Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 100 metros – Ocorrência n.º 62 - Igreja Matriz de Ólo (Troço 8).
  - Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 50 metros – Ocorrência n.º 63 - Olo; n.º 66 - Paredes 1; n.º 67 - Paredes 2; n.º 68 - Paredes 3; n.º 81 - Aldeia Velha; n.º 111 - Perredendo; n.º 81 - Aldeia Velha; n.º 111 - Perredendo (Troço 8).
  - Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 200 metros – Ocorrência n.º 65 - Castro de Paredes (Troço 8);
  - Sinalização, conservação, afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 100 metros – Ocorrência n.º 69 - Ovelhinha/Tubirel (Troço 8); n.º 103 - Molinhos de Avessada; n.º 104 - Monte da Fachada; n.º 106 - Molinhos Rivelas (Troço 8A).



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

- m) Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 50 metros – Ocorrência n.º 70 - Castelo; n.º 71 - Castelo (Troço 8).
- n) Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 100 metros – Ocorrência n.º 78 - Capela de São Miguel; n.º 102 - Senhor dos Aflitos (Troço 8A); n.º 115 - Azenha de Gebe (Troço 9B); n.º 123 - Capela da Cardia; n.º 124 - Casa da Cardia (Troço 11A/11B).
- o) Sinalização, conservação, afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para uma distância mínima de 50 metros – Ocorrência n.º 79 - Vinhal (Troço 8A).
- p) Afastamento de todas as estruturas e trabalhos que impliquem movimentação de terras para a máxima distância possível – Ocorrência n.º 107 – Casa e Capela de Quintã (Troço 8A); n.º 121 - Capela de Carrapatelo; n.º 122 Casa do Carrapatelo (Troço 11A/11B).

**Fase final da construção**

- 40. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afectadas no decurso da obra.
- 41. Assegurar o restauro de caminhos existentes que sejam utilizados para aceder aos locais em obra e que possam ser de alguma forma afectados.
- 42. Garantir a recuperação de todas as áreas afectadas, incluindo todas as áreas envolventes perturbadas durante a obra, procedendo-se à criação de condições para a regeneração natural da vegetação. Os acessos abertos deverão ser renaturalizados, em particular em áreas de RAN, de REN e outras áreas sensíveis, e os que não tenham utilidade posterior devem ser desactivados. A recuperação deverá incluir operações de limpeza e remoção de todos os materiais, remoção completa das diferentes camadas de pavimentos existentes, escarificação, descompactação do solo, modelação do terreno, de forma tão naturalizada quanto possível e o seu revestimento com as terras vegetais, privilegiando-se as terras provenientes da decapagem.
- 43. No caso de haver recurso a plantações ou sementeiras, sob pretexto algum deverão ser usadas espécies autóctones para as quais tenha sido observado comportamento invasor em território nacional. Todos os exemplares a plantar devem apresentar-se bem conformados e em boas condições fitossanitárias.
- 44. Ponderar a pertinência de implementação de medidas dissuasoras e/ou de protecção temporária (ex. vedações, paliçadas) no que diz respeito ao acesso (pisoteio, veículos) nos locais a recuperar e mais sensíveis e de maior qualidade visual, de forma a permitir a recuperação e a instalação da vegetação natural.

**Fase de exploração**

- 45. Após a concretização da obra e durante o primeiro ano posterior à mesma, deve ser feito o acompanhamento das condições do revestimento natural das superfícies intervenionadas, de modo a verificar a recuperação da flora e vegetação. Durante esta fase, devem ser implementadas medidas correctivas de possíveis zonas com erosão, principalmente em taludes ou em zonas em que o sistema de drenagem superficial se encontra danificado ou mal implantado.
- 46. Na faixa de protecção da linha, deverá ser mantida, sempre que possível, a vegetação arbustiva existente e devem ser utilizadas técnicas de desbaste de árvores, em detrimento do seu corte, no caso de espécies que não tenham crescimento rápido.
- 47. Reflorestação do corredor da linha com espécies arbóreas autóctones, sempre que possível.
- 48. Efectuar uma cuidadosa gestão das faixas de combustível durante a fase de exploração, a fim de evitar, tanto quanto possível a afectação das formações boscosas existentes.

**Medidas de Compensação**

**Planos de Monitorização**

**Monitorização de vertebrados voadores**

Apresentar, com o RECAPE, um Programa de Monitorização detalhado para os vertebrados voadores, tendo por base as directrizes apresentadas no EIA.

**Monitorização do ambiente sonoro**

Face à confirmação das estimativas sonoras realizadas e à distância da linha a receptores sensíveis, deverá ser analisada, no RECAPE, a necessidade de implementação de um plano de monitorização de ruído para as linhas eléctricas e subestação de Fridão.



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
e do Ordenamento do Território*

**Monitorização Socioeconómica**

Deverá ser apresentado com o RECAPE, um Programa de Monitorização Socioeconómica com o objectivo de monitorizar eventuais reclamações que possam surgir e dar o devido encaminhamento, no sentido de serem encontradas soluções, com particular incidência na fase de expropriações e/ou indemnizações pela inviabilidade de acessos e do cultivo de terras.

Validade da DIA:

30.09.2013

Entidade de verificação da  
DIA:

Autoridade de AIA

Assinatura:

O Secretário de Estado do Ambiente e do Ordenamento do Território

Pedro Afonso de Paulo



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
 Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território

## ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Prazos processuais</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Início do procedimento de AIA: 16/11/2010</li> <li>• Nomeação da CA: 18/11/2010, composta pelas seguintes entidades: Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Administração da Região Hidrográfica do Norte, I.P. (ARH do Norte, I.P.), Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P. (ICNB, I.P.), Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P. (IGESPAR, I.P.), Direcção Regional de Cultura do Norte (DRCN), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR N), Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves (ISA/CEABN) e Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG, I.P.).</li> <li>• Conformidade do EIA: 11/03/2011</li> <li>• Consulta Pública: 01/04/2011 a 30/05/2011</li> </ul> <p><u>Procedimentos utilizados pela CA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise global do EIA, de forma a deliberar acerca da sua conformidade.          No decorrer da fase de análise de conformidade do EIA, a CA considerou necessário solicitar elementos adicionais ao proponente, relativos à descrição do projecto e aos factores ordenamento do território e usos do solo, recursos hídricos, socioeconomia, património, paisagem, geologia/geomorfologia, e sobre os impactos cumulativos do projecto. O prazo do procedimento de AIA foi interrompido até à sua entrega, entre 20/12/2010 e 25/02/2011. Estes elementos foram apresentados em dois volumes – <i>Aditamento ao EIA e Aditamento ao EIA – Geologia e Paisagem</i>. Após a análise destes elementos, foi declarada a conformidade do EIA, a 11 de Março de 2011.</li> <li>• Solicitação de elementos adicionais.          Foram solicitados esclarecimentos e elementos adicionais relativos aos factores recursos hídricos e ecologia, os quais foram respondidos através do documento <i>Aditamento ao EIA – Elementos Finais</i>.</li> <li>• Análise dos resultados da consulta pública.</li> <li>• Realização de uma visita técnica ao local de implantação do projecto.          Entre os dias 18 e 20 de Maio, os elementos da CA da APA, CCDRN, ICNB, DRCN, IGESPAR e ISA/CEABN visitaram os locais previstos para a implantação dos apoios da linha, com a participação de representantes da empresa proponente, projectista e da equipa responsável pelo EIA.</li> <li>• Análise técnica do EIA e dos restantes elementos disponíveis, nas valências das entidades representadas na CA, de forma integrada com o teor dos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública e com as informações recolhidas durante a visita ao local.</li> <li>• Elaboração do Parecer Técnico da CA, que visa apoiar a tomada de decisão relativamente à viabilidade ambiental do projecto analisado no EIA.</li> </ul>						
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>O período de consulta pública decorreu durante 45 dias úteis, de 1 de Abril de 2011 a 30 de Maio de 2011. Neste âmbito, foram recebidos 24 contributos, discriminando-se, no quadro seguinte, a sua proveniência e, quando aplicável, a posição face às alternativas apresentadas.</p> <table border="1" data-bbox="526 1691 1316 1780"> <thead> <tr> <th colspan="2">Proveniência dos pareceres</th> <th>Parecer</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Administração Local</td> <td>Câmara Municipal de Valpaços</td> <td>Desfavorável às alternativas apresentadas</td> </tr> </tbody> </table>	Proveniência dos pareceres		Parecer	Administração Local	Câmara Municipal de Valpaços	Desfavorável às alternativas apresentadas
Proveniência dos pareceres		Parecer					
Administração Local	Câmara Municipal de Valpaços	Desfavorável às alternativas apresentadas					





MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
 Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território

	Câmara Municipal de Chaves	Desfavorável às alternativas apresentadas
	Junta de Freguesia de Arcossó (Chaves)	Favorável condicionado ao Troço 2 e Troço 3A
	Câmara Municipal de Boticas	Desfavorável ao Troço 3A
	Junta de Freguesia de Pinho (Boticas)	Desfavorável ao Troço 3A
	Câmara Municipal de Vila Pouca de Aguiar	Desfavorável às alternativas apresentadas
	Câmara Municipal de Ribeira de Pena	Favorável condicionado aos troços 4+4B+5H+6B, com proposta de alteração do traçado do troço 4B Favorável à localização C da SRPN
	Junta de Freguesia de Cerva (Ribeira de Pena)	Favorável condicionado ao troço 6B Favorável a localização C da SRPN
	Câmara Municipal de Mondim de Basto	Desfavorável aos troços 8A e 8B
	Junta de Freguesia de Mondim de Basto (Mondim de Basto)	Desfavorável às alternativas apresentadas
	Junta de Freguesia de Paradança (Mondim de Basto)	Desfavorável aos troços 8A e 8B
	Câmara Municipal de Amarante	Favorável aos troços 6B+7+8+8A Favorável à localização A da SFD
	Junta de Freguesia de Rebordelo (Amarante)	Necessidade de ponderar o projecto
	Câmara Municipal do Marco de Canaveses	Proposta de traçado alternativo ao 8A e 8B Favorável ao troço 9E Proposta de alteração do traçado do troço 10 e 11A
	Câmara Municipal de Cinfães	Desfavorável a troços a montante da Barragem do Carrapatelo
Associações de âmbito regional e local	AMBT – Associação de Municípios do Baixo Tâmega	Proposta de medidas de compensação
	Agência de Energia do Ave	Desfavorável aos troços 6A e 6B
	Associação Pisão Louredo, com abaixo-assinado	Desfavorável aos troços junto à povoação de Bustelo Proposta de alternativa de traçado
	Clube de Parapente de Basto	Desfavorável ao troço 6A
Particulares	Proprietários da "Casa da Quinta"	Desfavorável à afectação da propriedade – Troço 8A
	Parecer conjunto de 4 particulares	Favorável ao projecto
Outras Entidades	ANA – Aeroportos de Portugal	Alerta para condicionantes à circulação aérea
	ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações	Alerta para condicionantes das ligações hertzianas
	EP – Estradas de Portugal	Alerta para interferência com projectos rodoviários

Razões de facto e de direito que justificam a decisão:	<b>Da proposta de decisão</b>
	A implementação deste projecto tem como principal finalidade escoar a energia produzida no conjunto de aproveitamentos hidroeléctricos aprovados na bacia do Alto Tâmega e, por outro lado, reforçar a estrutura de rede de 220 kV de Trás-os-Montes. Assim, o cumprimento destes objectivos afigura-se como um dos principais impactes positivos do projecto. De uma forma geral, os principais impactes negativos originados pela construção das linhas eléctricas e pela construção das subestações de "Ribeira de Pena" e de



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

"Fridão" prendem-se com a ocupação directa do solo pelos apoios das linhas e pelas plataformas das subestações, com a potencial afectação directa ou indirecta de ocorrências patrimoniais, afectação de habitats e biótopos, vegetação e avifauna, bem como a intrusão visual, degradação local da qualidade do ar e aumento dos níveis de ruído. Salienta-se como mais relevantes os potenciais impactes sobre a fauna, relacionados, principalmente, com a movimentação de pessoas e veículos junto a territórios de caça e reprodução de espécies importantes sob o ponto de vista da conservação.

Os impactes negativos identificados para a fase de construção são, em geral, de natureza localizada, temporários, reversíveis e pouco significativos, dado que se cingirão às zonas de implantação dos apoios das linhas e áreas adjacentes e à eventual abertura de acessos ou alargamento dos existentes e às zonas de implantação das plataformas das subestações. Na generalidade dos casos, os impactes identificados para esta fase são eficazmente evitáveis ou minimizáveis através das medidas propostas no EIA, nomeadamente no que se refere à necessidade de, após a fase de construção, serem repostas todas as condições do terreno anteriores à execução da obra.

Durante a fase de exploração das linhas há a considerar os impactes associados à própria presença, ou existência física, das linhas e das subestações e os impactes associados ao seu funcionamento. Salientam-se os impactes mais relevantes:

- Mortalidade de aves em resultado da colisão com a linha e ao efeito de barreira criado pela estrutura relativamente às movimentações diárias e migratórias de espécies avifaunísticas;
- Ocupação permanente de solos nos locais de implantação dos apoios, sendo mais expressivo o impacto quando os solos atravessados apresentam elevada qualidade agro-pedológica, estão classificados como REN, RAN ou correspondem a áreas agrícolas em uso;
- Degradação paisagística e visual das zonas atravessadas pelas linhas eléctricas e das zonas de implantação das subestações, particularmente em presença de zonas habilitadas com acessibilidade visual ou áreas com elevada qualidade cénica pelo seu contexto natural ou cultural, em resultado da introdução de elementos estranhos na paisagem;
- Efeitos socioeconómicos "intangíveis" percebidos pela população que eventualmente se venha a localizar na proximidade da linha eléctrica relativamente ao seu funcionamento e interacção com a envolvente mais próxima;
- Manutenção de uma faixa de protecção à linha, que exige o corte ou decote de espécies arbóreas de crescimento rápido, de modo a garantir as distâncias mínimas à infraestrutura.

A análise de impactes do projecto nos vários troços em estudo relevou que alguns dos impactes acima referidos representam elevada magnitude e significância, não sendo passíveis de minimização. São estes impactes negativos significativos que fundamentam a decisão desfavorável a alguns troços, que se discriminam de seguida.

Destaca-se, em primeiro lugar, os impactes na ecologia. A região em apreço assume grande importância para a conservação de um número elevado de espécies. Os corredores da linha em análise atravessam o Sítio da Rede Natura Alvão/Marão, cujos limites coincidem com a Área Importante para as Aves (*Important Bird Area* – IBA) das Serras do Alvão e Marão, mais concretamente os troços 4B, 6B e 8. No troço 4, na proximidade ao Sítio Alvão/Marão, destaca-se o atravessamento de uma área muito sensível para o lobo-ibérico, o território da designada alcateia do Minhéu.

No troço 4, os impactes no lobo-ibérico serão significativos pelo atravessamento do seu território, causando perturbação na espécie, o que pode alterar o seu comportamento, além da possível afectação do seu habitat e locais de abrigo. Cumulativamente, prevê-se uma perturbação adicional nesta região, uma vez que está em estudo a construção de uma linha de muito alta tensão (LMAT) e dois postos de corte, da responsabilidade da empresa Iberdrola, sendo que uma das opções em estudo para a LMAT entre estes dois postos de corte se desenvolve a menos de 2 km do corredor do Troço 4 do presente projecto. A existência de dois corredores de linhas de muito alta tensão paralelos potenciará a fragmentação dos habitats e o efeito barreira sobre a avifauna, com a agravante do forte impacto sobre a população de lobo-ibérico.

Face aos impactes negativos de carácter cumulativo decorrentes destes dois projectos, que não foram devidamente analisados no EIA, considera-se que o troço 4



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

deverá ser redefinido e articulado com as linhas da Iberdrola, entre os Postos de Corte de Alto Tâmega e Gouvães, de modo a que ambas as linhas se desenvolvam no mesmo corredor, afastando-o da zona mais sensível para o lobo-ibérico. Desta forma, pelo impacto negativo significativo no território e na alcateia de lobo-ibérico e pelos impactos cumulativos com outro projecto, propõe-se a emissão de decisão desfavorável ao troço 4.

Como referido, o troço 4B Intersecta o Sítio Alvão/Marão, em particular, uma área sensível para aves de rapina, e, marginalmente, um abrigo de quirópteros de importância nacional. Desta forma, pelas características do projecto, prevêem-se impactos negativos significativos para a avifauna, com a mortalidade das aves por colisão com a linha, bem como da alteração do seu comportamento por acção do efeito barreira causado pela linha.

Em alternativa a este troço, é apresentado o troço 4A, que implica uma maior proximidade à zona urbana de Ribeira de Pena, numa área com maior concentração humana e que implica o atravessamento de parte da zona industrial de Ribeira de Pena, bem como o atravessamento de uma Área de turismo, recreio e desporto, além de uma Unidade Operativa de Planeamento e Gestão de Lamelas (UOPG). Face à ocupação actual e prevista na área deste troço e na sua envolvente, prevê-se uma afectação significativa, não só pelo impacto visual associado à presença de um maior número de observadores e ao atravessamento da autoestrada, como também o conflito com as classes de espaço do PDM de Ribeira de Pena – a área será inevitavelmente afectada pela passagem da linha aérea, com a previsível afectação do desenvolvimento económico do concelho, face aos objectivos previstos para a área em questão.

Além destes impactos, analisados para o presente projecto, acresce o facto de se prever a ligação de uma LMAT da Iberdrola, desde o posto de corte de Gouvães até à SRPN, estando em estudo a passagem em corredores parcialmente coincidentes com o troço 4A e 4B, que conduzirão a impactos cumulativos que não foram avaliados de forma integrada. Face à sobreposição de corredores, considerando que o corredor preferencial será o mesmo para ambos os projectos, o troço em questão incluirá três LMAT (uma da REN e duas da Iberdrola), o que potenciará os impactos negativos.

Desta forma, considera-se que as alternativas em análise, troços 4A e 4B, não constituem verdadeiras alternativas, existindo impactos significativos associados a ambas, não passíveis de minimização. Uma vez que se considera que os impactos cumulativos destes dois projectos não foram devidamente considerados e a sua ausência penaliza fortemente a avaliação de impactos, emite-se parecer desfavorável a ambos os troços e o futuro desenvolvimento de uma solução nesta área deverá ficar condicionado à articulação com o projecto da responsabilidade da Iberdrola.

Uma vez que a escala da transformação súbita prevista para este território tem um carácter excepcional, com a incidência de vários projectos da mesma tipologia e com implementação prevista para o mesmo período, considera-se que deve ser equacionada uma articulação conjunta e uma procura pelas soluções mais eficientes para a minimização dos impactos. O atravessamento, numa zona restrita do território e com o elevado número de condicionamentos que foram identificados, por três LMAT e por três subestações/postos de corte, implica uma análise detalhada e integrada dos impactos. Esta questão assume uma maior pertinência uma vez que as referidas LMAT farão parte da RNT e, aquando da entrada em exploração, serão da responsabilidade da REN, S.A.

Verifica-se, também, uma situação de conflito nos troços 6A e 6B. O troço 6A desenvolve-se numa zona de ocupação humana mais expressiva, próximo e na envolvente de povoações, o que o torna potencialmente mais exposto visualmente a observadores permanentes. Destaca-se que a implantação a meia encosta no monte da Senhora de Graça contribui significativamente para a redução da qualidade visual da envolvente no sopé do monte. Adicionalmente, o troço 6A implica impactos directos, negativos, de grande magnitude e não minimizáveis sobre algumas ocorrências patrimoniais, nomeadamente no Crasto do Crastoeiro, que apresenta estatuto legal de protecção e que abrange toda a largura do corredor.

Contraopondo estes impactos do troço 6A, o troço 6B atravessa o Sítio Alvão/Marão, com proximidade a áreas relevantes para a Cegonha-preta e para a avifauna, áreas de protecção a abrigos de quirópteros e a alcateias de lobos, pelo que se prevê que estas espécies sejam significativamente afectadas pela instalação da linha.

Desta forma, face à existência de impactos negativos significativos em ambos os



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
 Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território

troços, não passíveis de minimização, considera-se que nenhum poderá ser considerado totalmente preferencial, pelo que se propõe a emissão de decisão desfavorável aos troços 5A e 6B.

No que respeita às subestações, foram apresentadas duas localizações alternativas para a subestação de Ribeira de Pena, tendo sido concluído que a localização A da SRPN, associada ao troço 5A, é globalmente menos desfavorável.

Contudo, face à emissão de parecer desfavorável aos troços 4A e 4B e aos troços 6A e 6B, identificando-se vários constrangimentos à passagem da linha nesta região (além das linhas da responsabilidade da Iberdrola), a aprovação da localização da subestação não se afigura vantajosa, na perspectiva da análise integrada com a melhor solução de traçado das linhas adjacentes.

De forma a não restringir a futura análise de traçados das linhas nesta área, garantindo a realização de um estudo aprofundado dos impactos cumulativos das várias linhas e da subestação, considera-se que não deve ser fixada, nesta fase, a localização da subestação, permitindo um maior grau de liberdade na determinação da melhor solução integrada. Assim, emite-se parecer desfavorável às localizações A e C da subestação de Ribeira de Pena e respectivos troços de linha associados, não obstante não serem identificados impactos negativos significativos na localização A e troço 5A.

O troço 10, de reduzida extensão e que não apresenta alternativas, atravessa uma área de muito elevada qualidade visual, incluindo a zona envolvente da ocorrência 119 – Capela Românica de São Brás, Fandinhães (que se encontra em vias de classificação). Verifica-se que, mesmo optando pelo máximo afastamento relativamente à Capela, a linha eléctrica terá um grande impacto visual sobre o monumento, que se implanta no limite oriental de um vale aberto e arborizado, cujo enquadramento paisagístico, com a presença da linha, ficará irremediavelmente diminuído. Desta forma, emite-se parecer desfavorável a este troço.

Quanto aos troços 11A e 11B, a avaliação de impactos efectuada não permitiu uma identificação inequívoca do troço menos desfavorável, havendo impactos negativos em ambas as alternativas. Face ao parecer desfavorável ao Troço 10, e tendo em consideração a forte ocupação humana desta zona, considera-se que o projecto deverá ser desenvolvido para o troço em que se verifiquem menores impactos e que possibilite uma melhor articulação com o futuro traçado do troço 10.

Da decisão final, após audiência prévia

O proponente do projecto remeteu, no âmbito da sua pronúncia à proposta de decisão, um documento designado de "Parecer Técnico à Proposta de DIA", que visou apresentar «a análise técnica das razões de facto e de direito apontadas pela Comissão de Avaliação para emitir uma decisão desfavorável aos troços 4, 4A, 4B, 6A, 6B e 10».

O documento apresentado referiu que a proposta inicial de DIA era omissa quanto à decisão relativa ao troço 12 definido no EIA, sendo solicitado um esclarecimento da CA a este respeito.

Esclarece-se que o troço 12 constitui o troço final da linha, que permite estabelecer a ligação à subestação de Carrapatelo, não existindo alternativas nem sendo identificada outra forma de assegurar a ligação à subestação. Não foram identificados impactos significativos para este troço e o parecer da CA identifica medidas de minimização para os impactos previstos. Desta forma, o troço 12 mereceu parecer favorável condicionado pela CA, embora não tenha sido claramente identificado nas conclusões do parecer. Assim, a proposta inicial de DIA é completada neste sentido.

a. Avaliação do Troço 4

O proponente referiu que «o conhecimento adquirido do projecto, do território atravessado e da totalidade das condicionantes existentes, leva a que se considere que o troço 4 corresponde à opção mais favorável para a passagem da linha eléctrica na zona em questão, ao contrário do referido no parecer da CA». De forma a justificar esta afirmação, foi contestada a avaliação de impactos sobre o território da alcatêira de lobo-ibérico de Minheu e apresentada uma forma de articulação deste projecto com o projecto da linha eléctrica da Iberdrola, de forma a minimizar os impactos cumulativos decorrentes de ambas as linhas.

O ICNB salientou que o Lobo-ibérico é uma espécie em perigo de extinção em



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

Portugal, cujo habitat se encontra extremamente fragmentado, precisamente pelo conjunto de infra-estruturas que se têm implementado, um pouco por toda a sua área de distribuição. As áreas de carvalhal constituem, efectivamente, o habitat onde preferencialmente se abriga, bem como as suas presas. No entanto, na sua falta, pode utilizar outro tipo de abrigos, inclusivamente áreas de mato, desde que este seja relativamente denso. Assim, a não afectação exclusiva do carvalhal ou do pinhal não é garantia de que não seja afectado o habitat de abrigo da espécie. Da mesma forma, a não existência de dados actualizados da utilização deste território não significa que ele não seja efectivamente utilizado ou que não possa vir a ser utilizado pela espécie.

No que respeita à articulação entre os projectos da REN e da Iberdrola – tal como solicitado na condicionante n.º 1 ao projecto, do parecer da CA e da proposta da DIA – o proponente referiu que foi promovida uma reunião com os dois proponentes, respectivos projectistas e consultores, «no sentido de estabelecer corredores únicos para a totalidade das linhas em avaliação», apresentando a respectiva acta.

Neste sentido, o proponente conclui que «a análise ambiental preliminar desenvolvida permite assegurar a viabilidade do alargamento do troço 4, que se constitui como uma solução mais favorável que o troço 4 inicialmente proposto».

Verifica-se que o alargamento proposto constitui uma alteração ao projecto inicialmente proposto, o que não é passível de avaliação na presente fase. Tal como assumido pelo proponente, a análise apresentada tem um carácter preliminar, pelo que não poderá substituir uma análise exaustiva que é exigida no âmbito de um EIA. Sendo também assumido que esta alteração constitui uma solução mais favorável, é evidente que o desenvolvimento do projecto e do EIA não teve em consideração a imprescindível articulação prévia com o projecto da Iberdrola, questão que não é passível de ser colmatada com o "ajustamento" apresentado. Esta alteração evidencia que o proponente assume a existência de impactos cumulativos, pelo que a apreciação efectuada pela CA não é, efectivamente, contestada.

É relevante salientar que a alteração proposta apenas poderia minimizar os impactos cumulativos do projecto caso o troço 4B do projecto da Iberdrola seja aprovado, situação que ainda não ocorreu, uma vez que o EIA se encontra em avaliação pela respectiva CA. Desta forma, a solução apresentada, não obstante ser viável e confirmada como a melhor opção, após uma análise completa e efectivamente articulada, condicionaria a decisão acerca do projecto da Iberdrola.

O ICNB salientou a existência de alguma contradição nas alegações apresentadas pelo proponente, referindo, no ponto 2.2 que «o troço 4 corresponde à opção mais favorável para a passagem da linha eléctrica na zona em questão (...) apresentando seguidamente a justificação do interesse e relevância na manutenção do troço 4, como actualmente delimitado», para admitir, no ponto 2.2.2 que «o alargamento proposto minimiza os impactos potenciais previstos para o troço 4, uma vez que (...) permite um afastamento da linha à serra do Alvão» e que «a aproximação dos dois projectos (REN e Iberdrola) permitirá uma diminuição do potencial efeito barreira ou filtro, face aos corredores anteriormente descritos».

**b. Avaliação dos Troços 4A e 4B**

O proponente contestou a apreciação efectuada para o troço 4B, uma vez que este troço foi considerado preferencial no EIA. Para tal, foi referido que, do Desenho de Grandes Condicionantes produzido no EIA, se verifica a impossibilidade de delimitar outras alternativas viáveis nesta zona. Foram também contestados os impactos na ecologia e decorrentes do atravessamento da Rede Natura 2000.

Em relação a estes impactos, o proponente referiu ainda que o troço 4B é menos impactante do que o troço 8, que também a travessa o SIC Alvão-Marão, uma vez que o primeiro se desenvolve, em todo o atravessamento do Sítio, junto ao corredor da auto-estrada A7, portanto, numa zona já artificializada. O ICNB considerou esta comparação falaciosa, dado que o troço 8 não atravessa, no interior do SIC, habitats naturais prioritários como no troço 4B. Com efeito, a área abrangida pelo troço 8, no interior da Área Classificada, corresponde essencialmente a florestas com dominância de pinheiro e eucalipto, com alguns carvalhos. Por outro lado também a área afectada pelo troço 8 está já artificializada pelo corredor da auto-estrada A4, na ligação entre Amarante e Vila Real, bem como por uma muito maior ocupação humana, razão admitida como fortemente impeditiva da selecção de corredores alternativos nessa região. Para além disso, acresce o facto de o troço 4B envolver a instalação de três linhas eléctricas paralelas, que ocupam uma área consideravelmente superior à que



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

será afectada pela instalação do troço 8.

Desta forma, o ICNB considerou que os impactes resultantes da instalação de três linhas eléctricas no troço 4B serão significativos, podendo pôr em causa os valores naturais em presença, designadamente os habitat natural prioritário 91E0\* - Florestas aluviais de *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*, concretamente através da necessidade da manutenção de faixas de gestão de combustível, inerentes ao estabelecimento de linhas aéreas de distribuição e transporte de energia eléctrica. Assim, o ICNB reiterou a posição assumida pela CA, mantendo o parecer desfavorável ao troço 4B.

Faça à existência de impactes cumulativos com o projecto da Iberdrola, que assumem a máxima relevância na área ocupada pelos troços 4A e 4B, o proponente alegou que, na sequência da reunião entre os dois proponentes, foi possível conjugar as opções tidas como preferenciais para ambos os projectos, apresentando num desenho o resultado desta sobreposição. O resultado final constituiu uma solução mista, utilizando os corredores do projecto da REN e da Iberdrola e considerando a localização A para a subestação de Ribeira de Pena.

Adicionalmente, foi apresentado um traçado indicativo da previsível implantação das várias linhas, de forma a «evidenciar junto da CA que, efectivamente, no desenvolvimento dos Estudos Prévios ocorreu já uma articulação entre os proponentes, apesar de a mesma não ter sido nunca formalizada».

Tal como referido pela DRCN no seu parecer, embora seja positivo este esforço de articulação, os elementos apresentados pelo proponente não respondem à questão central para a zona entre o Posto de Corte do Alto Tâmega e a Subestação de Ribeira de Pena: a avaliação integrada dos impactes cumulativos dos dois projectos, como referido na página 71 do Parecer CA. Propor que os dois projectos se desenvolvam no mesmo corredor não é o mesmo que realizar uma avaliação de impactes cumulativos.

Salienta-se, tal como referido no parecer da CA, que os projectos da REN e da Iberdrola configuram uma potencial alteração súbita de grande magnitude numa zona com fortes condicionamentos. É uma situação com um carácter excepcional, perante a qual a CA tem o dever de realizar uma análise particularmente cuidada.

A sobreposição dos troços propostos para ambos os projectos e a apresentação de um traçado indicativo para as três linhas, de forma paralela e neste novo traçado "misto", não garante a efectiva minimização de impactes, uma vez que estes não foram alvo de análise nestas novas condições.

Assim, verifica-se que as alegações do proponente não apresentam nenhum argumento que permita alterar a apreciação anteriormente realizada pela CA. A complexidade conjugada dos dois projectos exige outro tempo de maturação e deve implicar uma análise alicerçada num verdadeiro estudo de impactes integrado e cumulativo.

Interessa referir que se considera que a localização da subestação na proximidade do Aproveitamento Hidroeléctrico do Alto Tâmega e na margem sul do Tâmega é uma decisão de base que condiciona todo o projecto. A CA considerou, na sua apreciação, que haveria vantagem na ponderação de alternativas fora desta área de estudo para a localização da subestação, onde os corredores intersectam sempre zonas muito condicionadas. Perante uma avaliação deste tipo seria possível uma ponderação mais abrangente e uma decisão mais informada. Neste âmbito, a CA transmitiu no seu parecer a vantagem de ser estudado um cenário de avaliação mais amplo. Decorrente dessa análise, admite-se a hipótese de que as localizações da subestação e os corredores na actual área de estudo possam constituir a solução comparada menos negativa, mas isso implica a realização dessa comparação, que ainda não foi efectuada.

c. Avaliação dos Troços 6A e 6B

O proponente manifestou discordância com a apreciação efectuada pela CA aos impactes do troço 6B, considerando que o EIA demonstrou a impossibilidade de delimitar outras alternativas viáveis na zona.

Tal como referido no parecer da CA, o parecer desfavorável emitido ao troço 6B decorre do seu atravessamento do Sítio Alvão/Marão e dos impactes negativos significativos na ecologia, que se encontram concentrados na zona central do troço.

No documento apresentado foi referido que «ao contrário do referido pela CA, não se regista o atravessamento de qualquer território de alcateia de lobos conhecido ou área sensível para a cegonha-preta pelo troço 6B». No entanto, o parecer da CA



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
 Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território

não referiu o atravessamento, como referido pelo proponente, mas sim os impactos decorrentes da proximidade da linha às áreas referidas – «o troço 6B interfere com áreas relevantes para a Cegonha-preta, estando mais próximo das alcatelas de Lobo-ibérico do Vaqueiro e do Alvão», no ponto 7.1.1 do parecer da CA. O ICNB salientou que estas referências constam precisamente do EIA apresentado, cujo Quadro 224 que faz a análise comparativa dos troços 6A e 6B no âmbito do descritor Ecologia refere que o troço 6B está mais próximo de uma área crítica para a Cegonha-preta e outras espécies (4 km) e está mais próximo das alcatelas de Lobo-ibérico do Alvão e do Vaqueiro (8 a 9 km).

A este respeito, o ICNB salienta, ainda, que a Cegonha-preta, espécie classificada como Vulnerável (VU) pelo Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal (Cabral et al., 2005), é, a par com os restantes Clonídeos, uma das aves mais afectadas pelas linhas eléctricas (ICNB, 2010), apresentando elevado risco de colisão com as mesmas. Por outro lado, estas aves dispõem de áreas de alimentação bastante extensas pelo que a distância de 4 km em relação à área crítica assume maior expressividade.

Assim, o ICNB reiterou a apreciação expressa no parecer da CA de que o atravessamento do SIC Alvão-Marão na área do troço 6B pode gerar impactos significativos sobre os valores naturais presentes no Sítio, entendendo também que, apesar dos diversos condicionamentos que a área de estudo apresenta nesta região, poderia ser encontrada uma solução que possibilitasse a conjugação entre os troços 6A e 6B, minimizando assim os impactos sobre os valores naturais presentes no SIC, uma vez que afastaria o traçado do núcleo da área sensível para aves de rapina (mesmo não sendo possível retirá-lo totalmente desta) e ultrapassando os constrangimentos, em termos de ocorrências patrimoniais, verificadas no corredor 6A. Contudo, esta eventual alternativa carece de uma apreciação detalhada, que apenas será possível no âmbito de um novo EIA.

A conclusão do EIA e das alegações em análise de que o troço 6B é a solução mais favorável surge de uma comparação estrita com o troço 6A e de uma subvalorização dos impactos do troço 6B na ecologia.

Face ao exposto, concluiu-se que os elementos apresentados não alteram os pressupostos de avaliação que conduziram à emissão de parecer desfavorável ao troço 6B.

Acrescenta-se que a CA identificou, no seu parecer, os impactos negativos significativos que impossibilitaram a emissão de parecer favorável aos troços 6A e 6B, sendo entendimento da CA que o restante troço onde não foram identificados constrangimentos significativos poderá vir a ser futuramente viável. Nesta óptica, considera-se possível uma conjugação dos troços 6A e 6B de forma a evitar as áreas críticas onde os impactos são significativos.

d. Avaliação do Troço 10

A CA pronunciou-se desfavoravelmente em relação ao troço 10, em virtude da proximidade da linha à Capela Românica de São Brás, em Fandinhães. O corredor estudado decorria a oeste desta ocorrência patrimonial, numa área relativamente naturalizada e com uma altitude superior, o que tornava a linha bastante visível, a partir da capela.

O proponente afirmou que os impactos na Capela Românica de São Brás não foram mencionados nas reuniões realizadas entre o proponente e a DRCN, argumento este que a DRCN considerou capcioso, tendo referido que as reuniões que aceita realizar são encaradas de boa fé e na convicção de que podem ser úteis para encontrar as melhores soluções, mas salientou que não substituem uma avaliação de impactos formal, sobretudo porque uma coisa é uma contradição de posições, outra é uma ausência de posição. Acrescentou que as reuniões prévias sobre este projecto centraram-se na situação muito sensível da Serra da Aboboreira.

Do ponto de vista do património, expresso pela DRCN, a proposta apresentada de alargamento do corredor para Este é mais favorável para a salvaguarda da Capela Românica de São Brás, mas salientou que interessa considerar os outros factores ambientais.

Relativamente aos impactos na ecologia, o ICNB esclareceu que esta solução afectará uma área de menor altitude, com menor valor paisagístico, mas também com maior ocupação humana, não havendo nada a objectar relativamente a esta proposta.

No entanto, tal como referido no documento apresentado, o alargamento para



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, MAR, AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente  
 e do Ordenamento do Território*

este do corredor irá implantar-se numa maior proximidade de Espaços Urbanos e Urbanizáveis. Assim, a CCDRN considerou que, do ponto de vista socioeconómico não será aceitável qualquer solução que traduza impactos negativos decorrentes da proximidade da linha a habitações e/ou inviabilize e/ou interfira com eventuais actividades económicas existentes. Desta forma, considerou-se que o novo traçado proposto não é passível de avaliação na presente fase do procedimento de AIA.

A alteração proposta demonstra a concordância do proponente com a avaliação de impactos efectuada pela CA, pelo que não existe argumentação que conduza à alteração do parecer desfavorável emitido ao troço 10.

e. Condicionantes

O proponente referiu que os corredores em estudo, tanto do projecto da REN como da Iberdrola, «se encontram compatibilizados, uma vez que seguem, sempre que possível, corredores paralelos». No entanto, tal como referido anteriormente, a CA considerou que os projectos apresentados não demonstraram articulação entre si, sobretudo, por não ter sido apresentada uma avaliação integrada de impactos cumulativos, aspecto que é solicitado nesta condicionante. Desta forma, não se considera haver matéria de conduza à alteração da condicionante proposta.

f. Elementos a entregar em RECAPE

O proponente apresentou, para cada elemento solicitado, «uma análise de viabilidade, sendo ainda colocados alguns pedidos de esclarecimento a obter junto da CA». Considera-se que os comentários do proponente não inviabilizam ou conduzem à dispensa de apresentação dos elementos solicitados.

Quanto ao pedido de esclarecimento relativo ao Elemento n.º 2, a CCDRN esclareceu que o proponente deverá proceder sempre à compatibilização da pretensão com os IGT em vigor. Considerou que a referência à actualização dos PDM em revisão se prende com a necessidade de o proponente verificar se, entre o momento de elaboração EIA e a actualidade, não ocorreu a entrada em vigor de novos planos.

g. Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto

O proponente optou por comentar as medidas propostas pela CA, e transpostas para a proposta inicial de DIA. Nesta sede, foram aceites os comentários do proponente relativamente à alínea d) da medida n.º 6, à qual foi retirada a referência a "RAN", uma vez que o proponente esclareceu que o solo da área da subestação de Fndão não possui esta classificação.

Em matéria concernente às medidas de minimização, foram aceites os argumentos do proponente respeitantes à medida que previa a necessidade de «garantir soluções que vão além das indemnizações previstas por lei».

No que respeita às medidas de compensação, a apresentar em fase de RECAPE, aceitaram-se os argumentos do proponente, que demonstraram a dificuldade de concretização das compensações solicitadas no âmbito da consulta pública.

Relativamente à monitorização da socioeconomia, verificou-se que os argumentos apresentados reforçam as preocupações inerentes à necessidade de monitorização de eventuais reclamações. Desta forma, considerou-se relevante manter o mecanismo de monitorização proposto.