

**Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental
Decisão da Autoridade de AIA**

Identificação	
Designação do Projeto	Ponte Internacional sobre o Rio Guadiana: Alcoutim – Sanlúcar de Guadiana
Tipologia de Projeto	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Localização Concelho (freguesias)	Concelho de Alcoutim (União de Freguesias de Alcoutim e Pereiro) Concelho de Sanlúcar de Guadiana (Reino Espanha)
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Zona Especial de Conservação do rio Guadiana - ZEC Guadiana (PTCON0036)
Proponente	Câmara Municipal de Alcoutim
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Alcoutim
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Decisão	<p>Tendo em conta os critérios estabelecidos no anexo III do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, e dadas as características do projeto em causa, considera-se que o mesmo não se encontra sujeito a procedimento de AIA, desde que sejam acauteladas as medidas propostas na documentação apresentada pelo proponente, bem como as constantes do presente documento.</p> <p>Sem prejuízo, a avaliação dos impactes do projeto sobre os sistemas ecológicos e a concretização de medidas de minimização específicas nesse âmbito deve ser concretizada através do procedimento de Análise de Incidências Ambientais, ao abrigo do disposto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação.</p>
----------------	---

Data de emissão	13 de março de 2024
------------------------	---------------------

Breve descrição do projeto

O projeto em apreciação corresponde à ponte internacional sobre o rio Guadiana, a desenvolver-se entre as localidades de Alcoutim, em território nacional, e Sanlúcar de Guadiana, em território espanhol.

O projeto tem como objetivo assegurar uma interligação entre as redes rodoviárias dos dois países, tendo como premissa o desenvolvimento dos territórios do interior, fomentando a coesão territorial e contribuindo para o reforço das ligações transfronteiriças.

O investimento será financiado pelo Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) português e concretizado pela Câmara Municipal de Alcoutim, contando com a intermediação da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve), beneficiário intermediário no investimento e que promove a articulação com os congéneres espanhóis da região da Andaluzia.

Esta empreitada ajudará a cumprir os objetivos da Estratégia Comum de Desenvolvimento Transfronteiriço, assinada na Cimeira Luso-Espanhola de outubro de 2020, reforçando a cooperação entre as regiões do Algarve e da Andaluzia e dando também um novo impulso ao trabalho desenvolvido no âmbito da Euro-região EUROAAA, que inclui o Alentejo, e que na sua globalidade ocupa 21% da superfície da Península Ibérica.

O projeto proposto alcança os objetivos de ligação rodoviária entre as duas margens criando um atravessamento necessário naquele lugar, e integra-se na paisagem afirmando-se como um elemento de coesão no território e que possibilita múltiplas leituras e múltiplos usos da nova infraestrutura.

A ponte internacional sobre o rio Guadiana ficará situada a cerca de 800 m a norte da vila de Alcoutim do lado português e a cerca de 600 m da vila de Sanlúcar de Guadiana do lado espanhol, num troço do rio que apresenta configuração aproximadamente retilínea.

O projeto de execução resulta de um estudo prévio promovido pelo município de Alcoutim, que mediante concurso público efetuado anteriormente, escolheu a solução de projeto a desenvolver em fase de projeto de execução e para a qual foram exigidos um conjunto de critérios. O desenvolvimento das várias fases do projeto foi sempre acompanhado e articulado com as autoridades espanholas, nomeadamente com o município de Sanlúcar de Guadiana e a Junta da Andaluzia, mediante a intermediação da CCDR Algarve.

Neste âmbito foi acordado que os acessos locais do lado espanhol serão desenvolvidos e assegurados pelo município de Sanlúcar de Guadiana, terminando o projeto do lado espanhol com o encontro nascente da ponte e incluindo-se apenas nele o início do que será a ligação rodoviária a desenvolver por aquele município, assim como a ligação entre tabuleiros da ponte.

O traçado da nova ligação rodoviária apresenta um desenvolvimento total de 435 m dividido em três troços. O primeiro troço desenvolve-se do lado de Portugal com 100 de extensão e aproveita parcialmente a via existente (Estrada do Castelo Velho, junto à pousada da juventude) para a partir dela se fazer o acesso. Já o segundo troço desenvolve-se sobre a ponte com cerca de 312 m enquanto o terceiro, com cerca 20 m, serve para agarrar o traçado ao terreno existente do lado espanhol, sendo orientado para a Calle Gral. de Sanjurjo, situada a nordeste de Sanlúcar do Guadiana.

Na ponte está previsto que o tabuleiro superior se destine ao tráfego rodoviário, pedonal e ciclável, enquanto o tabuleiro inferior se limitará ao tráfego ciclável e pedonal, com ligação aos caminhos de ambas as margens que constituem rotas pedestres e cicláveis).

Em termos de perfil transversal, a ponte apresenta uma faixa de rodagem com 7,0 m de largura (2 vias, de sentidos contrários, com 3,50 m de largura), a que acrescem dois passeios de cada lado da faixa de rodagem, com 1,0 m de largura e duas ciclovias, localizadas entre o passeio e a faixa de rodagem, com 1,5 m de largura. Para os acessos à ponte optou-se por um perfil transversal tipo idêntico às vias existentes, composto por uma faixa de rodagem com 6,0 m de largura (2 vias, de sentidos contrários, com 3,00 m de largura), a que acrescem um passeio com largura variável entre 1,5 m e 2,5 m.

Dos trabalhos de terraplenagens resultantes do projeto resulta um balanço de terras muito desequilibrado devido ao excesso de escavação, como também pelo facto de os solos não possuírem características para serem reutilizados. As terraplenagens apresentam um volume total de escavações da ordem de 13 842 m³, dos quais cerca de 11 139 m³ correspondem ao movimento de terras do lado poente (Portugal) e 2703 m³ ao lado nascente (Espanha). A desmatção foi avaliada em cerca de 5 085 m².

Prevê-se ainda a execução de 3 muros nos acessos do lado português. O Muro P1 desenvolve-se ao longo do ramo de ligação Alcoutim-Sanlúcar e do acesso ao banzo inferior da ponte, do lado poente da ponte, apresentando uma extensão de aproximadamente 48 m e uma altura variável entre cerca de 2.8 e 4.1 m. O Muro P2 constitui uma continuação do muro-avenida sul do encontro poente da ponte, apresentando uma extensão de aproximadamente 46 m e uma altura variável entre cerca de 3.3 m e 6.4 m. O Muro P3 constitui uma continuação do muro-avenida norte do encontro poente da ponte, e materializa o restabelecimento do Caminho do Castelo, apresentando uma extensão de aproximadamente 30 m e uma altura variável entre cerca de 3.2m e 5.8 m.

Relativamente à drenagem, o dimensionamento hidráulico da nova ponte teve em conta o valor do caudal associado ao período de retorno de T=1000 anos, o que levou a uma largura superficial de 218 m e alturas máximas acima dos 27 m na secção da nova ponte (a altura do tabuleiro da ponte é de 28.5 m), atingindo um nível máximo imediatamente a montante de 13.26 m.

Foi efetuada uma análise da distribuição do campo de velocidades, tendo-se constatado que as velocidades mais elevadas se encontram nas zonas mais profundas do leito da ordem dos 7.30 m/s. Junto ao pilar P1 (margem direita - Portugal), as velocidades são da ordem dos 2.90 m/s, enquanto junto ao pilar P2 (margem esquerda - Espanha) atinge valores mais reduzidos, cerca de 1.90 m/s. Por outro lado, foi ainda constatado que os pilares serão afetados pelas cheias de 100 e 20 anos, com níveis e velocidades mais reduzidos. Face a esta situação, foram previstas medidas de proteção acautelando eventuais erosões localizadas juntos dos pilares da obra de arte, com secção retangular de 5 m x 2 m.

Quanto à obra de arte, a solução proposta é a de um pórtico de betão armado pré-esforçado com 3 vãos de 56.475 m + 146.00 m + 109.50 m totalizando um desenvolvimento total entre eixos de apoios nos encontros de 311.975 m. Os pilares apresentam uma seção de 5 m x 2 m com um alargamento no topo para 9 m x 7.2 m para ligação ao tabuleiro. O pilar do lado de Portugal tem fundação direta com uma sapata de 9 m x 14 m x 3.5 m. O pilar do lado de Espanha está apoiado em 15 estacas de 1,2 m de diâmetro através de um maciço de encabeçamento de estacas com 9 m x 14 m x 3.5 m. No pavimento, prevê-se uma estrutura do tipo flexível tradicional.

Estima-se que a fase de construção possa ter uma duração aproximada de 18 meses.

Atendendo ao carácter estruturante deste projeto, não se prevê a sua desativação, tendo a ponte sido projetada para uma vida útil de 100 anos.

Resumo do procedimento e fundamentação da decisão

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, foi solicitada pronúncia da APA, ao abrigo do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

O projeto corresponde à tipologia prevista no anexo II, n.º 10, alínea e) do referido diploma, a qual se reporta à “*Construção de estradas reservadas exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação (intersecções desniveladas)*” estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA, uma extensão igual ou superior a 10 km.

Para os projetos localizados em área sensível, como é o presente caso, todos os projetos que não atinjam os referidos limiares encontram-se sujeitos a uma “*Análise caso a caso*” ou seja, a apreciação prévia e decisão de sujeição a AIA, nos termos do artigo 3.º do referido diploma.

Assim, dado que o projeto se localiza em área sensível e não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se o mesmo é suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

Nesse sentido, procedeu esta Agência à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do mesmo diploma, consubstanciando o presente documento a decisão a emitir ao abrigo do n.º 6 do referido artigo.

A apreciação desenvolvida teve por base a documentação apresentada pelo proponente em cumprimento do disposto no anexo IV do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, designadamente o documento intitulado “*Ponte Internacional Sobre o Rio Guadiana - Alcoutim – Sanlúcar de Guadiana - Pedido de Apreciação Prévia para Decisão de Sujeição a AIA*”, datado de setembro de 2023.

Face ao tipo de intervenção prevista e às características da área atravessada, e para melhor suportar a sua pronúncia, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, I.P. (CCDR Algarve), o Património Cultural, I.P. (PC) e o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF).

Verificando-se que o projeto se desenvolve junto à fronteira com Espanha e que parte da ponte a construir abrange território daquele Estado-Membro, foi também despoletada a consulta às autoridades espanholas competentes, ao abrigo do “*Protocolo de atuação entre o Governo da República Portuguesa o Governo do Reino de Espanha sobre a aplicação às avaliações ambientais de planos, programas e projetos com efeitos transfronteiriços*”, com o objetivo de aferir do enquadramento do projeto no regime jurídico de AIA espanhol. Foi também questionado aquele Estado-Membro quanto à suscetibilidade do projeto provocar impactes negativos significativos em território espanhol, tendo-se solicitado que as autoridades espanholas identificassem os potenciais impactes do projeto no seu território que, dada a sua significância, pudessem determinar a necessidade de sujeição a procedimento de AIA.

Esta notificação a Espanha foi efetuada através da Nota Verbal n.º 485, de 28 de novembro de 2023, da Embaixada de Portugal em Madrid. No entanto, não recebida até à data qualquer resposta por parte do Reino de Espanha.

Assim, da análise efetuada importa destacar o enquadramento do projeto no Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) aplicáveis, nomeadamente:

- Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) - Lei n.º 99/2019, de 5 de setembro.
- Plano Setorial da Rede Natura 2000 - Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 21 de julho.
- Plano Regional de Ordenamento Florestal (PROF) do Algarve - Portaria n.º 53/2019, de 11 de fevereiro, com 1.ª alteração aprovada pela Portaria n.º 18/2022, de 5 de janeiro e a 2.ª retificação aprovada pela Declaração de Retificação n.º 7-A/2022, de 4 de março.
- Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Guadiana (RH7), Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016, de 20 de setembro, e Declaração de Retificação n.º 22-B/2016, de 18 de novembro.
- Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT Algarve) - Resolução do Conselho de Ministros n.º 102/2007, retificado pela Declaração de Retificação n.º 85-C/2007, de 2 de outubro, e, alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 188/2007, de 28 de dezembro.
- Plano Diretor Municipal (PDM) de Alcoutim - Resolução de Conselho de Ministros n.º 167/95, de 12 dezembro; 1ª alteração por adaptação - Aviso n.º 898/2008, de 10 de janeiro; 2.ª alteração - Aviso n.º 18625/2009, de 21 de outubro; 1.ª retificação - Declaração de Retificação n.º 2756/2009, de 9 de novembro; 3.ª alteração por adaptação - Edital n.º 1011/2011, de 19 de outubro; 2.ª retificação - Declaração de Retificação n.º 523/2015, de 18 de junho e 4.ª alteração - Aviso n.º 7514/2018, de 5 de junho.

Relativamente ao PROT Algarve o seu modelo territorial estabelece para o Algarve, enquanto região dinâmica, competitiva e solidária no contexto da sociedade do conhecimento, objetivos estratégicos de qualificação e diversificação do *cluster* turismo/lazer, o robustecimento e qualificação da economia, e a promoção de um modelo territorial equilibrado e competitivo.

De acordo com o estabelecido neste plano, pode-se considerar que o projeto em apreciação se enquadra nas opções estratégicas do plano ao nível do reequilíbrio e coesão territorial, por promover o desenvolvimento das áreas do interior da região e a estruturação urbana em articulação com os espaços rurais, contribuir para a qualificação e diversificação do turismo, para a estruturação das redes de transportes e logística, designadamente no desenvolvimento das acessibilidades, logística e telecomunicações, assegurando neste caso específico as interligações com o Alentejo e com a Andaluzia, conforme estabelecido na norma orientadora que prevê *“uma nova travessia internacional do Guadiana, ligando Alcoutim a Sanlúcar”*, e no objetivo estratégico (PE07), *“Valorização do Baixo Guadiana através da articulação inter-regional com Andaluzia e Baixo Alentejo”*.

Quanto ao PDM de Alcoutim, de acordo com a sua planta de Ordenamento, a área onde se desenvolve o traçado da ponte abrange *“Solo Não Urbanizável”*, nas classes de espaço: Espaços Agroflorestais: Áreas de Proteção e Áreas de Uso Múltiplo, e Espaços Agrícolas. Compete contudo à própria Câmara Municipal a avaliação do cumprimento dos planos territoriais municipais em vigor na área territorial abrangida, aplicáveis à pretensão em análise, designadamente o disposto no PDM, neste caso entidade proponente e licenciadora do projeto.

Não obstante, de acordo com a documentação apresentada, atento os instrumentos de ordenamento de território em vigor, potencialmente com maior relevância para a avaliação do projeto, não se identificam aspetos que constituam um impedimento à implantação do mesmo. Mais refere que o projeto, implantando-se num território condicionado, articulou-se com ele no sentido de minimizar as afetações e

de simultaneamente poder ser um elemento potenciador do aproveitamento das suas condições naturais, patrimoniais e paisagísticas, a par da função de via de comunicação que liga territórios fronteiriços, onde a desertificação e o envelhecimento da população são notórios, e a coesão territorial é um fator muito importante a promover.

Neste sentido, entende-se que o projeto se constitui como uma infraestrutura de interesse municipal que é uma ação autorizada nas várias classes de espaço interferidas.

Face ao exposto, pode-se afirmar que o projeto se enquadra na estratégia regional e nos objetivos do PROT, cabendo ao Município avaliar a conformidade do projeto com o seu próprio PDM.

Relativamente às condicionantes, restrições de utilidade pública, importa salientar o regime jurídico da Reserva Ecológica Nacional, o qual identifica no seu anexo II, um conjunto de “*usos e ações compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas na REN*”, em função das tipologias em presença. O anexo I da Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro, define as condições para a sua viabilização, identificando no seu Anexo II, os usos e ações que carecem de parecer obrigatório e vinculativo.

A REN constitui uma condicionante legal que visa garantir a proteção de ecossistemas e a permanência dos processos biológicos imprescindíveis ao enquadramento equilibrado das atividades humanas, constituindo uma estrutura biofísica cujas áreas abrangidas apresentam elevado valor e sensibilidade ecológica ou denotam suscetibilidade a riscos naturais.

Assim, e tendo presente a carta da REN em vigor no concelho de Alcoutim (Aviso n.º 20345/2019, de 18 de setembro), verifica-se que o projeto da ponte incide nas tipologias “Águas de transição – margens” (37% da área de intervenção), “Zonas ameaçadas pelas cheias” (65%) e “Zonas de proteção das águas de transição” (53%), que, conforme consta no anexo IV do regime jurídico da REN, correspondem às novas categorias de áreas integradas na REN de “Águas de transição e respetivos leitos, margens e faixas de proteção” e “Zonas ameaçadas pelas cheias”.

Ao abrigo do artigo 20.º do regime jurídico da REN, as ações que se traduzem em construção de vias de comunicação, escavações e aterros e destruição do revestimento vegetal, não são permitidas, nem se consideram compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas em REN, situação onde se enquadra a infraestrutura em apreciação.

Tratando-se de uma infraestrutura pública de interesse municipal e regional, com enquadramento na estratégia de ordenamento regional, que não é possível realizar/executar de forma adequada em áreas não integradas na REN, estão previstas exceções, conforme disposto no artigo 21.º deste regime jurídico, que se cita:

“1 – Nas áreas de REN podem ser realizadas as ações de relevante interesse público que sejam reconhecidas como tal por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e do membro do Governo competente em razão da matéria, desde que não se possam realizar de forma adequada em áreas não integradas na REN;

2 – O despacho referido no número anterior pode estabelecer, quando necessário, condicionamentos e medidas de minimização de afetação para execução de ações em áreas da REN;

3 – Nos casos de infraestruturas públicas, nomeadamente rodoviárias, ferroviárias, portuárias, aeroportuárias, de abastecimento de água ou de saneamento, sujeitas a avaliação de impacte

ambiental, a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da ação.”

Face ao exposto, concluiu-se que o projeto em apreciação só poderá ser viabilizado no quadro das exceções previstas ao abrigo do artigo 21.º do regime jurídico da REN, através do reconhecimento de relevante interesse público da ocupação de áreas da REN, que seja reconhecida como tal por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e do membro do governo em razão da matéria.

Mais se verifica que a pretensão:

Refira-se ainda que o projeto não afeta áreas classificadas como Reserva Agrícola Nacional (RAN).

Contudo, a intervenção é sujeita a Título de Utilização do Domínio Hídrico (DH).

Efetivamente, no que se refere recursos hídricos e tendo em conta a tipologia do projeto e a geologia da área em apreço, considera-se de salientar a componente superficial, concluindo-se pela compatibilidade da proposta face ao regime de escoamentos do rio Guadiana e dos dois afluentes que são intercetados pelos acessos à ponte do lado português.

Os estudos hidrológicos e hidráulicos realizados permitem concluir que a implantação dos pilares da ponte não altera as condições de escoamento naturais, dado que os mesmos foram posicionados nas margens do rio, sendo apenas atingidos por água em caso de cheias.

Relativamente aos afluentes acima referidos, é proposta a construção de passagens hidráulicas já convenientemente dimensionadas para um período de retorno de 100 anos.

De referir também que, da análise da Carta de Solos, os solos ocorrentes na área do projeto que se desenvolve em território nacional não têm qualquer classificação de acordo com a FAO. No entanto, é expectável que nas vertentes dominem os Litossolos eutrícos, que constituem a família de solos rasos, rochosos, colocados imediatamente sobre a rocha, não apresentando horizontes pedológicos diferenciados, podendo ser eutróficos ou distróficos.

São solos incipientes derivados de rochas consolidadas de espessura efetiva normalmente inferior a 10 cm, sem a apresentação de horizontes genéticos definidos e estando limitados a um perfil do tipo C-R, podendo, em alguns casos, apresentar horizonte A1 ou Ap incipiente, de baixo teor orgânico, já povoado de microrganismos onde é maior a abundância de raízes. Estes solos contêm, em regra, uma apreciável proporção de fragmentos de rocha-mãe que podem apresentar uma certa meteorização. Do ponto de vista da aptidão agrícola, estes solos não apresentam aptidão para a prática agrícola, quer quando surgem em manchas isoladamente (Ee), quer quando em complexo.

No âmbito do uso do solo, o corredor da nova via é um território marcadamente rural, onde os espaços florestais, naturais e matos são dominantes. Os espaços urbanos (Alcoutim, em Portugal, e *Sanlúcar de Guadiana*, em Espanha) desenvolvem-se a sul da futura ponte sobre o rio Guadiana, onde existem áreas residenciais, espaços de serviços, equipamentos (HI Alcoutim - Pousada da Juventude, Hotel d'Alcoutim e Centro Náutico), bem como a rede viária (espaço canal).

Tendo por base a Carta de Uso e Ocupação do Solo de Portugal Continental (COS), de 2018, e a interpretação de fotografia aérea, destacam-se como principais usos:

- Territórios artificializados, com tecido edificado contínuo predominantemente horizontal, de pequenos aglomerados populacionais, essencialmente residenciais e unifamiliares. Incluem-se

alguns equipamentos e serviços, como é o caso do Hotel d'Alcoutim, Centro Náutico e Centro de Saúde de Alcoutim.

- Agricultura – Área de olival/zambujal com alguma expressão, que vai ser diretamente intersetada pelo projeto, com coberto arbustivo de tojos e cistáceas dispersas, culturas temporárias e pastagens melhoradas associadas a olival, apresentam pouca representatividade na área de estudo.
- Florestas de azinheira com grande representatividade na área de estudo, sendo intersetadas pelo projeto (durante cerca de 300 m) no início do acesso a ponte (ligação Alcoutim-Sanlúcar) e Matos ocupando de forma significativa a área de estudo.
- Massas de água superficiais Cursos de água naturais, com maior expressão o rio Guadiana e a Sudoeste a ribeira de Cadavais.

Neste âmbito, os principais impactes ocorrem durante a fase de construção, aquando das obras de implantação dos encontros e pilares, acessos provisórios e melhoria dos existentes, que envolvem a destruição do coberto vegetal e movimentação de terras. Tratando-se de uma travessia, em ponte, os principais impactes ocorreram no início e no final do traçado, com afetação total de solos em 5 698,48 m² (0,57 ha). Predominando litossolos em ambas as margens, e sendo a sua capacidade agrícola muito reduzida, pode considerar-se que os impactes, apesar de negativos, serão de reduzida magnitude, mas permanentes. Na margem espanhola, poderá haver afetação de algumas espécies arbóreas associadas aos repovoamentos (pinhal manso). Ao que acresce a área do enrocamento provisório para a colocação das estacas do Pilar P2, que incidirá sobre o rio e a zona de cultivos da margem espanhola.

Na margem portuguesa (total de 4.336,06 m²), serão afetados 2.569,06 m² de Matos, 903,08 m² de Olival/Zambujal, 354,40 m² de Espaço canal, 499,23 m² de caminhos e 10,29 m² de tecido edificado contínuo horizontal. Na margem espanhola serão afetados 1362,42 m² de “*matorral/repoblación*”. Refira-se ainda que no traçado da ponte foram aproveitados, sempre que possível, os caminhos existentes em ambas as margens.

Em suma, a perda dos solos e alteração dos seus usos constitui um impacte negativo e direto do projeto, mas, face à reduzida área de intervenção afetada, a magnitude do impacte será reduzida, apesar de permanente e irreversível.

Na fase de exploração, os impactes neste fator ambiental são os que decorrem da afetação na fase de construção. No entanto, existem impactes suscetíveis de ocorrer nesta fase, nomeadamente, a eventual contaminação dos solos por derrames acidentais de óleos e lubrificantes em consequência de acidentes, avaria, ou mau estado dos veículos em circulação, bem como a deposição no solo de poluentes atmosféricos resultantes das emissões gasosas dos veículos circulantes, apesar de pouco significativos.

Estes impactes podem, assim, ser considerados de negativos e indiretos, porém, de magnitude reduzida. São ainda temporários e reversíveis.

Refira-se igualmente os impactes do projeto ao nível da socioeconomia. A ponte que se pretende construir vem concretizar uma aspiração das populações das duas margens do rio Guadiana, com grande relação entre si, mas sem qualquer ligação rodoviária direta, fazendo-se somente por via fluvial com os condicionamentos associados a este meio de transporte e ao carácter das embarcações, de reduzida dimensão. Em termos rodoviários os locais de atravessamento mais próximos são, a ponte internacional do Guadiana em Vila Real de Santo António e a ponte do baixo Guadiana na ribeira da Chança, afastando Alcoutim de Sanlúcar para distâncias superiores a 40 km.

O local de inserção da ponte é caracterizado por uma grande beleza natural. O Rio Guadiana é navegável e muito procurado durante todo o ano por veleiros. O atravessamento de uma ponte sobre um rio tem sempre um carácter sensorial de uma ligação “impossível” entre dois pontos, o que à partida aumenta a sua aceitação e retira a carga invasiva que se possa revelar na paisagem. Assim, a sua aceitação por parte das populações é facilitada, evidenciando-se que, em casos idênticos, as pontes acabam por se transformar em referências junto das populações.

O troço do rio Guadiana onde se prevê a construção da ponte possui margens com dinâmicas de relevos acentuados o que condiciona os acessos para o encontro com a ponte, sendo que, de acordo com a equipa projetista deverá ser “o mais ortogonal possível no vale”. Na conceção houve também a preocupação dos traçados transversais e longitudinais reduzirem os movimentos de terra (escavação e aterros).

Se os objetivos forem alcançados pode-se esperar uma mudança de paradigma que pode definitivamente alavancar o desenvolvimento naquela porção territorial. Serão certamente impactes que, pela sua dimensão à escala local, merecem ser estudados em pormenor, sobretudo os seus efeitos cumulativos de contágio com outras atividades socioeconómicas locais e regionais. De facto, a construção desta ponte num território há décadas em regressão, tem implicações tendencialmente positivas em termos de mais uma oportunidade para contrariar os indicadores negativos do envelhecimento e ausência de investimento.

Numa visão a curto/médio prazo, e conforme salientado no documento apresentado pelo proponente, a ponte, o seu atravessamento e a vista do tabuleiro passarão a representar um motivo de atração e mais-valia da experiência, para além do conforto que proporcionará aos utentes. Será importante desenvolver no futuro os vários cenários socioeconómicos dos impactes da ponte na fase de exploração, sobretudo se esta se revelar uma atração turística e contribuir para relançar a coesão territorial, com capacidade para potenciar novos fluxos económicos. Esta nova infraestrutura vai exercer em Alcoutim dinâmicas e intensidades a curto, médio e longo prazo que não podem ser ignoradas ao nível socioeconómico.

Na documentação apresentada é também referido que durante a fase de exploração vai haver um incremento dos níveis sonoros na proximidade dos recetores sensíveis localizados na envolvente da nova via. Contudo, é também referido que não será expectável um aumento significativo de tráfego rodoviário e que o número de recetores sensíveis na envolvente direta da nova ponte é reduzido. Salienta-se todavia que, face ao aumento do fluxo rodoviário da estrada do Castelo na fase de construção/exploração e a proximidade da ponte às duas únicas unidades hoteleiras existentes no concelho (“HI Alcoutim-Pousada da Juventude” a 65m e o Hotel D`Alcoutim a 135m), estes devem ser considerados como recetores de proximidade, e os impactes sobre os mesmos devem ser avaliados e minimizados. Embora exista um reduzido número de recetores sensíveis, a sua importância local, justifica a adoção de medidas de boas práticas, durante a fase de construção e de exploração.

Importa ainda referir a importância da participação deste projeto ao nível da sua divulgação e sensibilização, para estimular atitudes positivas, num diálogo aberto com as comunidades.

O local da construção da ponte envolve uma complexidade de interações (materiais e imateriais), num território em clara depressão que transvasa em muito a simples ligação entre duas margens do rio Guadiana. Na relação dos espaços urbanos entre as duas localidades, o perfil transversal da ponte assume um protagonismo que extravasa largamente a ligação prevista e seus restabelecimentos. Com naturalidade a ponte pode-se tornar na extensão da rua, podendo mesmo assumir centralidade destes aglomerados.

O perfil é assim algo mais interativo e deve resultar das características básicas que devem ser definidas para os eixos pedonais/cicláveis e vias rodoviárias para aquele local.

Considera-se que existem impactes significativos tendencialmente positivos com reflexos diretos e indiretos na dinâmica dos espaços públicos, vivência das populações e nas atividades económicas.

Assim, considera-se não ser exatável a ocorrência de impactes negativos significativos na socioeconomia, devendo contudo ser adotadas, tanto na fase de construção como na de exploração, medidas de boas práticas que minimizem a perturbação ao nível dos recetores sensíveis.

De ponderar igualmente os potenciais impactes ao nível do património cultural. Analisada a documentação, verifica-se que o projeto se desenvolve numa localização entre dois imóveis classificados (Zona Geral de Proteção: Fortaleza de Alcoutim n.º inv. 4 640 e a Zona Geral de Proteção: Castelo velho de Alcoutim n.º inv. 4 888). No entanto, não se prevê que a construção da obra de arte promova impactes físicos, no solo, e paisagísticos sobre este património.

A execução do projeto implica a transformação e consolidação de taludes na proximidade das margens do rio Guadiana, sem que, no entanto, tenha sido apresentado o resultado das prospeções arqueológicas (zona dos taludes na margem e zona submersa), a avaliação de impactes sobre o património cultural náutico e subaquáticos e as medidas para mitigação de impactes sobre o património cultural que se situe nesta zona de afetação direta pelo projeto.

Refira-se que, a elaboração de conteúdos relacionados com o fator património cultural deverão atender ao disposto na Circular Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental¹, de 29 de março de 2023. Assim, tratando-se de uma empreitada com afetação direta em áreas previstas no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho, terá o projeto que desenvolver as ações previstas no ponto 5 da circular acima referida.

De acordo com o n.º 4 do artigo 40.º da Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro, os órgãos competentes da administração do património cultural têm de ser previamente informados dos projetos que possam implicar risco para os bens culturais, ou que de algum modo os possam desvalorizar devendo relativamente às zonas de proteção, de acordo com o n.º 4 do artigo 43.º do mesmo diploma, emitir «prévio parecer favorável».

Acresce ainda, de acordo com o n.º 4 do artigo 79.º da mesma lei, que no caso de empreendimentos que envolvam significativa transformação da topografia ou paisagem, as intervenções arqueológicas necessárias deverão ser integralmente financiadas pelo respetivo promotor.

Constata-se assim, que este projeto desenvolve-se numa área sensível, do ponto de vista do Património Cultural (162 sítios arqueológicos inventariados na Base de Dados do Endovélico). Sem prejuízo, considera-se que a execução do projeto não terá impacte físico, no solo, nem paisagístico sobre património classificado ou em vias de classificação. No entanto, desconhece-se a possibilidade de impactes sobre contextos arqueológicos situados em meio total, parcial ou temporariamente submerso, pelo que a execução do projeto terá de contemplar medidas para evitar e minimizar esses possíveis impactes.

Por último, há ainda a salientar, como aspeto particularmente relevante, o facto do projeto se desenvolver dentro da Zona Especial de Conservação do Guadiana - ZEC Guadiana (PTCON0036), classificada pelo Decreto-Regulamentar n.º 1/2020, de 16 de março, diploma que classifica como zonas especiais de conservação os sítios de importância comunitária do território nacional designados em 1999.

¹ https://www.patrimoniocultural.gov.pt/static/data/docs/2023/04/13/Circular_AIA_2023_compressed.pdf

A ZEC Guadiana caracteriza-se por integrar o rio Guadiana e alguns dos seus afluentes, que constituem, no seu conjunto, um corredor importante para as espécies terrestres e aquáticas, destacando-se as espécies piscícolas autóctones e migradoras. Este conjunto é marginado por matagais mediterrânicos com ocorrência de flora e vegetação com elevada maturidade ecológica e reduzido grau de antropização.

Para que se possa avaliar este projeto será necessário perceber qual a interferência da obra com os habitats naturais ou seminaturais e sobre as espécies da flora RELAPE (Raras, Endémicas, Localizadas, Ameaçadas ou em Perigo de Extinção) e das espécies constantes dos Anexos da Diretiva Habitats.

Por outro lado, tendo em conta que a obra interfere com o rio Guadiana, será necessário acautelar as ações que possam afetar o ecossistema ribeirinho e as espécies piscícolas, nomeadamente as presentes nos anexos da Diretiva Habitats.

Tendo em conta o disposto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação que se cita:

“1 - As ações, planos ou projetos não diretamente relacionados com a gestão de um sítio da lista nacional de sítios, de um sítio de interesse comunitário, de uma zona especial de conservação ou de uma zona de proteção especial e não necessários para essa gestão, mas suscetíveis de afetar essa zona de forma significativa, individualmente ou em conjugação com outras ações, planos ou projetos, devem ser objeto de avaliação de incidências ambientais no que se refere aos objetivos de conservação da referida zona.”

e uma vez consultado o ICNF, entidade competente em razão da matéria, considera aquele instituo que o projeto deve ser sujeito a uma avaliação de incidências ambientais, onde devem ser avaliados os impactes da execução do projeto nos valores da ZEC Guadiana, nomeadamente e em detalhe:

1. Interferência da obra e das restantes infraestruturas provisórias (estaleiros, pontões etc.) sobre a cartografia dos habitats da Diretiva à escala 1:10 000:
 - a) Cartografia dos habitats da Diretiva e das espécies RELAPE na área do projeto e diretamente envolvente.
 - b) Sobreposição da ponte e das infraestruturas provisórias (estaleiros, pontões, etc.) sobre a cartografia dos habitats da Diretiva e das espécies RELAPE à escala 1:10 000 e em formato *shapefile*.
 - c) Avaliação dos impactes nomeadamente através da apresentação de um quadro com a quantificação da área afetada em hectares de cada habitat ou biótopo/núcleo da espécie RELAPE por cada infraestrutura definitiva ou provisória.
2. Previsão de impactes da obra e da fase de exploração sobre as espécies da fauna, terrestre e aquática, da Diretiva Habitats que ocorrem na área diretamente envolvente.
3. Proposta de medidas de minimização que salvaguardem os valores naturais identificados:
 - a) Tendo em conta a proximidade do rio Guadiana e as espécies piscícolas com estatuto desfavorável que aí ocorrem, devem ser apresentadas as medidas de minimização que serão necessárias adotar no decorrer da obra de modo a salvaguardar o ecossistema ribeirinho; a título de exemplo: identificação em detalhe de medidas que impeçam a contaminação do meio hídrico e a existência de eventuais acidentes, e a apresentação de um plano de contenção de derrames ou de acidentes em fase de obra que possam degradar a qualidade da água.

- b) Apresentar soluções em fase de projeto que minimizem o risco de contaminação do meio hídrico pelas águas de escorrência do viaduto da ponte.
 - c) Apresentar soluções em fase de projeto que promovam a conectividade entre populações de animais terrestres, nomeadamente na via pedonal.
4. Avaliação do cumprimento das disposições do artigo 6.º, n.º 3 e 4, da Diretiva Habitats (92/43/CEE) de acordo com o respetivo Guia metodológico, nomeadamente através de um quadro que integre os principais valores naturais da Diretiva Habitats, o grau de afetação e as medidas de minimização previstas para cada um dos grupos.

Face ao exposto, tendo em conta os critérios estabelecidos no anexo III do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, e dadas as características do projeto em causa, considera-se que o mesmo não se encontra sujeito a procedimento de AIA, desde que sejam acauteladas as medidas propostas na documentação apresentada pelo proponente, bem como as constantes do presente documento.

Sem prejuízo, a avaliação dos impactes do projeto sobre os sistemas ecológicos e a concretização de medidas de minimização específicas nesse âmbito deve ser concretizada através do procedimento de Análise de Incidências Ambientais, ao abrigo do disposto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação.

Medidas de Minimização

Fase prévia ao início da obra

1. Definir uma localização alternativa para os Estaleiros, A, B e C, de forma a não serem afetadas áreas condicionadas pela Reserva Ecológica Nacional (REN), pelo Domínio hídrico e pela Rede Natura, ou preferencialmente localizá-los em áreas efetivamente ocupadas ou impermeabilizadas.
2. Submeter ao Património Cultural, I.P. um pedido de autorização para trabalhos arqueológicos (PATA) por uma direção técnico-científica em arqueologia da vertente náutica e subaquática e da vertente terrestre. Deve o PATA respeitar o disposto no Decreto-Lei n.º 164/2014 de 4 de novembro, que publica o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos.
3. Proceder a um estudo de enquadramento paisagístico dos elementos construtivos da ponte nas áreas de ancoragem à margem do rio, em território nacional.
4. Realizar, previamente à execução dos trabalhos de remodelação, transformação e reforço de taludes, terraplanagens e pavimentação para construção da nova ponte, trabalhos de prospeção arqueológica nas áreas de implantação das sapatas para o P1 (incluindo em meio submerso e misto) para nova travessia sobre o rio Guadiana, com vista à deteção de elementos / contextos de valor patrimonial.
5. Contemplar nos trabalhos arqueológicos acima referidos a prospeção arqueológica visual sistemática e com detetores de metais.
6. Efetuar para todas as ocorrências de interesse patrimonial georreferenciação, verificação, registo e caracterização.
7. Remeter a informação recolhida no âmbito destes trabalhos arqueológicos ao Património Cultural, I.P., em formato de relatório (conforme previsto no art.º 14.º do Decreto-Lei n.º 164/2014 de 4 de novembro), incluindo a informação georreferenciada em formato de *shapefile*.

Fase de execução da obra

8. Implementar medidas de boas práticas de forma a minimizar os impactes nos recetores sensíveis, designadamente Hotel d'Alcoutim, Pousada da juventude, Centro Náutico e Centro de Saúde de Alcoutim, localizados na proximidade do projeto.
9. Implementar nas áreas de margem e submersas sujeitas ao revolvimento do solo ou à passagem de viaturas no âmbito do projeto, um regime de acompanhamento arqueológico permanente e em todas as frentes de trabalho, pelo período em que decorrer a obra.
10. Proceder, caso se confirme a presença de património cultural complexo, como estruturas portuárias ou embarcações na área do traçado, (a expensas do promotor da empreitada) à exumação integral desse espólio sob a coordenação técnico-científica de uma equipa de arqueologia da vertente náutica e subaquática, ou apresentar medidas de mitigação de impactes negativos sobre esse(s) contextos arqueológicos.
11. Considerar o disposto no artigo 79.º n.º 2 do Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro, pelo que os serviços da administração do património cultural condicionarão a prossecução de quaisquer obras à adoção pelos respetivos promotores, junto das autoridades competentes, das alterações ao projeto aprovado capazes de garantir a conservação, total ou parcial, das estruturas arqueológicas descobertas no decurso dos trabalhos.