

Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental
Parecer da Autoridade de AIA

Identificação	
Designação do Projeto	Acesso Rodoviário da Zona Industrial do Vale do Neiva ao Nó da A28
Tipologia de Projeto	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Localização (freguesia e concelho)	Freguesia de Alvarães, Vila de Punhe e Mujães e União das freguesias de Barroselas e Carvoeiro, Concelho de Viana do Castelo
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Não são afetadas áreas sensíveis, definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro
Proponente	Câmara Municipal de Viana do Castelo
Entidade licenciadora	Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG)
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Parecer	Projeto não suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que não deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental. Devem, no entanto, ser acauteladas as medidas propostas na documentação apresentada pelo proponente, bem como as medidas elencadas no presente parecer, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	---

Data de emissão	22 de fevereiro de 2023
------------------------	-------------------------

Breve descrição do projeto
O projeto visa criar uma ligação privilegiada entre a Zona Industrial de Neiva (incluindo futura zona de expansão) e a nova Zona Industrial de Barroselas, prevista no Plano Diretor Municipal (PDM) de Viana do Castelo. O traçado da nova via inicia-se sobre os ramos do quadrante nascente do atual nó da A28 (Zona Industrial / Chafé) e termina em Barroselas, sobre a EN305-1, numa extensão total aproximada de 5 200 m, promovendo o futuro acesso ao Parque empresarial de Barroselas. O projeto engloba ainda o troço de ligação à rede existente nas imediações de Alvarães, com uma extensão de aproximadamente 400 m (ligação à EN305).

Atualmente o acesso é garantido através da EN308, que atravessa a povoação de Barrocelas, sensivelmente ao km 8 e entronca na EN13 ao km 0, em Darque, aproximadamente 4 km a norte da Zona Industrial de Neiva. Este troço da EN308 encontra-se já saturado, atravessando no seu percurso zonas fortemente urbanizadas, registando uma ocupação marginal densa, que condiciona a fluidez do tráfego e as condições de segurança. Acresce que esta via é muito procurada pelo tráfego vindo do interior do concelho de Viana do Castelo e que pretende aceder às franjas litorais e também à Zona industrial de Neiva.

O projeto tem assim como objetivo constituir-se como uma nova ligação de Barrocelas à rede viária estruturante, mais especificamente ao IC1/A28 e EN103/EN13 - Nó da Zona Industrial de Neiva, melhorando as condições de segurança e conforto de circulação rodoviária permitindo a redução significativa do tempo de percurso entre Barrocelas e a zona industrial de Neiva, que se localiza na confluência da EN13/EN103 (km 1+000 da EN103), nas imediações da povoação de Neiva.

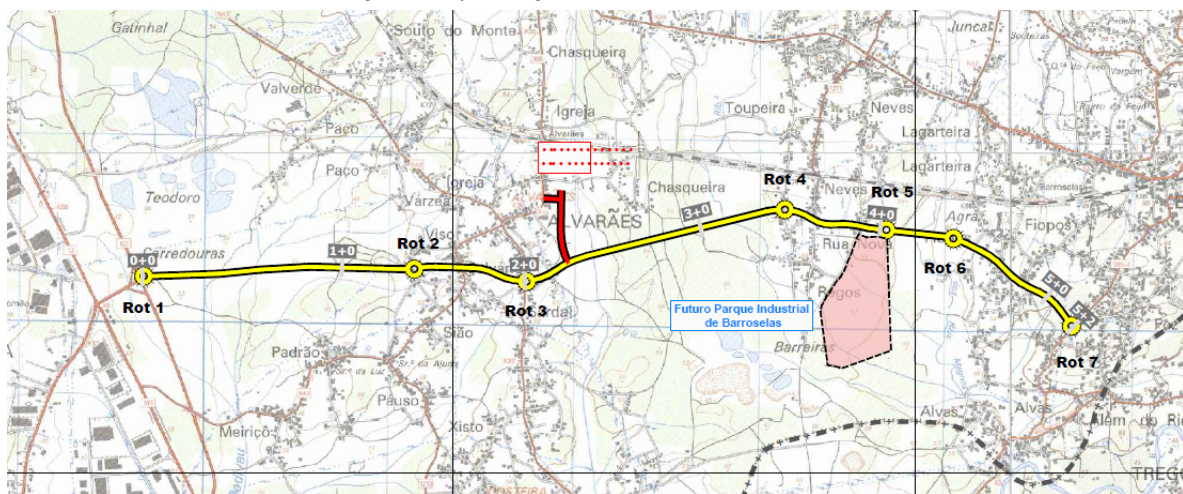


Figura 1 – Implantação do projeto

A via é projetada com dois perfis transversais distintos: a seção corrente com uma plataforma total de 12m (2 faixas de rodagem, com berma de um dos lados rematada por guarda de segurança e no lado oposto, berma com lancil separador e pista mista ciclável/peões) e seção urbana, com plataforma de 16,65 m (duas faixas de rodagem com estacionamento em linha em ambos lados e passeios sobrelevados de cada, que no mais largo se destina a peões e ciclistas).

No seu percurso, a via irá intersectar outras vias estradas, nomeadamente a EN305, a EN305-1 e a EM 543 e ainda alguns arruamentos locais.

Com a criação desta nova via, a Câmara Municipal de Viana do Castelo pretende não só desviar o tráfego da EN308, mas também promover a utilização de meios de transporte mais sustentáveis, nomeadamente o uso de bicicleta, através da execução de uma via dedicada a ciclistas, ao longo de toda a extensão da via. Este estudo da ciclovia está articulado com o projeto existente, promovido pela APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA, que faz a ligação entre o porto de Viana do Castelo e a EN13, nas proximidades da zona industrial de Neiva. A continuidade entre os dois percursos cicláveis poderá efetuar-se através de um caminho paralelo existente, lateralmente à A28/IC1, e que atravessa a autoestrada através de uma passagem superior ao km 61+530 da A28.

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, ponto 10, alínea e) do referido diploma, a qual se reporta a “Construção de estradas, portos e instalações portuárias, incluindo portos de pesca (não incluídos no anexo I)” estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA uma extensão igual ou superior a 10 km.

Dado que o projeto não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se o mesmo era suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Nesse sentido, procedeu esta Agência à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do mesmo diploma, consubstanciando o presente documento o parecer a emitir ao abrigo do n.º 4 do referido artigo.

A área do projeto insere-se num território de usos mistos, marcado por uma ocupação agrícola e florestal atravessando alguns aglomerados populacionais nomeadamente Alvarães (km 1+300 a 2+300), Neves (3+400 a 3+900) e Fiopos (4+500 a 5+200). A este território de usos mistos associa-se também o uso industrial, onde se destaca a presença da Zona Industrial de Neiva.

O traçado desenvolve-se na bacia do Rio Neiva, atravessando algumas linhas de água afluentes deste rio, destacando-se o Ribeiro de Radivau ao km 0+520; a linha de água ao km 2+410; a Ribeira das Neves ao km 3+140 e a Ribeira dos Reis Magos ao km 4+225. Estas linhas apesar de associadas a bacias de pequena a média dimensão, são as que se assumem como mais relevantes. Às restantes linhas de água atravessadas estão, no geral, associadas bacias de pequena dimensão com características morfológicas pouco relevantes.

De acordo com a documentação apresentada, como principais condicionantes identificam-se o atravessamento de alguns aglomerados populacionais, que justificaram a necessidade de alguns ajustes no traçado previsto no PDM, de modo a minimizar a demolição de algumas habitações.

De acordo com a informação apresentada, no troço inicial da nova via a construir junto à A28/IC1 existem reservas de caulino e antigas zonas de exploração.

Assim, face às condicionantes identificadas, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional Norte (CCDR Norte) e a Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) para melhor fundamentar a presente pronúncia.

Assim, da análise efetuada há a referir que o território abrangido pelo projeto, de acordo com a Carta de Uso e Ocupação do Solo de Portugal Continental (COS 2018) e trabalho de campo, corresponde essencialmente a solo rural com predomínio de agricultura (culturas de sequeiro e regadio, 46.07% da área de estudo) e floresta (eucalipto e pinheiro-bravo, 43.28%), intercalados com espaços urbanos de habitação unifamiliar ou multifamiliar pouco desenvolvida e com algum comércio (tecido edificado, 5.25%), associados a rede viária extensa (rede viária e espaços associados, 3.36%), agricultura com espaços naturais e seminaturais (2.04%), com indústria na periferia (Zona industrial do Neiva e algumas indústrias dispersas em Barroselas).

Na fase de construção as alterações identificadas no uso de solo correspondem à remoção do coberto vegetal e movimentação de terras para a criação da plataforma da via, que incidirá sobre uma área de 12 ha, que se considera resultar numa magnitude reduzida nos usos do solo.

Sobre os espaços sociais prevê-se a demolição de uma habitação ao km 1+660 (Calvário) e de um anexo ao km 3+650 (Neves), associados a ligações estabelecidas a partir da via e um ajustamento a norte do espaço

3 / 3

canal entre o km 3+000 e 3+700, estabelecida pelo município para salvaguarda de compromissos existentes, resultantes de alvarás emitidos e o desvio do espaço canal do troço final da via, de forma a conseguir uma inserção na EN 501-1 compatível com a secção prevista para a solução de via.

Das intervenções necessárias nesta fase, identificam-se impactes negativos e diretos do projeto, os quais, face à reduzida área de intervenção, se consideram de magnitude reduzida e pouco significativos.

Para a fase de exploração, além dos impactes iniciados na fase de construção, poderá haver eventual contaminação do solo por derrames acidentais de óleos e lubrificantes gerados por acidentes, avarias ou mau estado dos veículos circulantes, bem como deposição em solo de poluentes atmosféricos resultantes das emissões gasosas desses veículos. Estes impactes são considerados como negativos e indiretos, mas de magnitude reduzida, sendo ainda temporários e reversíveis. Pelo seu carácter incerto, pela reduzida área de incidência e baixa magnitude, estes impactes são considerados pouco significativos.

A nova ligação virá a articular as áreas de atividades económicas e indústrias existentes e programadas, facilitando os fluxos de deslocação e retirando pressão à rede viária existente com forte ocupação urbana marginal, com consequente redução de trânsito de atravessamento.

Na área de implantação do projeto vigora o Plano Diretor Municipal (PDM) de Viana do Castelo (revisão pelo Aviso n.º 1817/2014, de 6 de fevereiro, com cinco alterações, sendo a última efetuada pelo Aviso n.º 5538/2022, de 15 de março), no qual se estabeleceu a proposta de eixo viário com espaço canal associado, subjacente ao projeto e que é genericamente respeitado.

Desta forma, as categorias de espaço em que incide são compatíveis com o projeto, o mesmo sucedendo nos troços divergentes do espaço canal estabelecido por não haver afetação de classes distintas.

Do ponto de vista das servidões e restrições de utilidade pública há a destacar a necessidade de serem salvaguardados os respetivos regimes jurídicos, destacando-se as áreas de Reserva Agrícola Nacional e de Reserva Ecológica Nacional (REN). Especificamente no que se refere à afetação de solo integrado em REN, esta ocorre com expressão reduzida em áreas de máxima infiltração (áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos) e leito de cursos de água, podendo o projeto ser realizado mediante reconhecimento de relevante interesse público, conforme previsto no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto.

Refira-se ainda que parte do traçado se sobrepõe a uma área afeta a uma concessão mineira denominada “Valverde”. Sobre esta sobreposição refere a DGEG que existem direitos atribuídos de depósitos minerais nessa área, motivo pelo qual deve a Câmara Municipal, enquanto proponente e entidade licenciadora do projeto, consultar a empresa concessionária para aferir eventuais conflitos.

Já ao nível dos recursos hídricos, há a referir que na área do projeto e na sua envolvente imediata não se identificam captações de água de superfície e de águas subterrâneas, nomeadamente zonas designadas para a captação de água destinada ao consumo humano e que, relativamente às zonas protegidas, a área de projeto não integra nenhuma área classificada. O projeto também não interfere com nenhuma área ameaçada pelas cheias.

Os impactes sobre os recursos hídricos estão, assim, essencialmente relacionados com a fase de construção e, apesar de negativos, são pouco significativos, de magnitude reduzida e reversíveis, na sua generalidade.

Refira-se, contudo, que a documentação apresentada deveria ter identificado os impactes associados à rejeição de águas pluviais da plataforma da via nas linhas de água, durante a fase de exploração, no que respeita ao acréscimo do caudal afluente e, consequentemente, indicado medidas de minimização associadas.

Importa ainda salientar os impactes ao nível socioeconómico, nomeadamente o atravessamento de alguns aglomerados populacionais, que justificaram a necessidade de ajustes no traçado previsto no PDM de Viana do Castelo, de modo a minimizar a demolição de algumas habitações.

Tratando-se o projeto em questão da construção de um novo acesso rodoviário e reformulação das vias existentes, verifica-se um conjunto de alterações no âmbito socioeconómico, correspondendo a processos potencialmente geradores de impactes que, na sua maioria, se preveem positivos, com benefícios sociais e económicos, tanto na fase de construção como na fase de exploração do projeto.

Assim, considerando os objetivos e benefícios do projeto na facilitação da circulação e comunicação viária, articulação das atividades económicas e qualidade de vida das populações, conclui-se que este terá um impacte positivo, permanente, de magnitude moderada e significativo, em termos locais e regionais.

Face ao exposto, tendo em consideração a análise desenvolvida e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo não é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, desde que implementadas as medidas enunciadas na documentação apresentada pelo proponente bem como as medidas elencadas no presente documento. Assim, entende-se não ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ou iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação.

Condições para licenciamento ou autorização do projeto

Previamente ao início da fase de construção

1. Obter parecer de todas as entidades com competências ao nível das servidões e restrições de utilidade pública em vigor na área do projeto e efetuar os procedimentos específicos resultantes da legislação aplicável.
2. Assegurar a consulta à empresa detentora da concessão mineira “Valverde”, devendo essa consulta ser efetuada com conhecimento à DGEG.

Fase de Construção

3. Garantir a implementação de medidas para minimização dos impactes relativos ao acréscimo do caudal afluente, decorrente da rejeição de águas pluviais da plataforma da via nas linhas de água.
4. Garantir que o estaleiro de obra, bem como as áreas de empréstimo e de depósito de terras ou de materiais não ocupam solos integrados em REN.
5. Proceder à recuperação e renaturalização das áreas que, não correspondendo a áreas do projeto, sejam afetadas pela obra.