

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

<b>Identificação</b>	
<b>Designação do Projeto</b>	Nova travessia sobre o rio Lima entre a EN203 (Deocriste) e a EN202 (Nogueira)
<b>Tipologia de Projeto</b>	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
<b>Localização</b> Concelho (freguesias)	Concelho de Viana do Castelo (União de Freguesias Torre e Vila Mou, União das freguesias de Cardielos e Serreleis, União das freguesias de Subportela, Deocriste e Portela Susã e União das freguesias de Geraz do Lima (Santa Maria, Santa Leocádia e Moreira) e Deão)
<b>Afetação de áreas sensíveis</b> (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Zona Especial de Conservação do rio Lima (PTCON0020)
<b>Proponente</b>	Câmara Municipal de Viana do Castelo
<b>Entidade licenciadora</b>	Câmara Municipal de Viana do Castelo
<b>Autoridade de AIA</b>	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
<b>Parecer</b>	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 mencionadas neste parecer, as quais devem ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.

<b>Data de emissão</b>	21 de abril de 2023
------------------------	---------------------

<b>Breve descrição do projeto</b>
<p>O projeto corresponde à construção de uma nova travessia sobre o rio Lima a cerca de 3,5 km a jusante da ponte de Lanheses, e a reformulação da Rotunda da DS Smith (antiga Europac) na EN203, na margem esquerda, e da Rotunda da Torre na EN202, na margem direita.</p> <p>A nova ligação rodoviária entre a EN203 e a EN202 permitirá melhorar significativamente a atividade económica na região e, com especial relevância, desviar o tráfego de veículos pesados da EN203,</p>

atualmente bastante sobrecarregada pela atividade industrial crescente na margem esquerda do rio, em particular a da fábrica DS Smith (antiga Europac), para a A27.

Indiretamente a construção da nova via terá também reflexos na melhoria geral da mobilidade e qualidade de vidas das populações que vivem e usam estas estradas nacionais e na redução das externalidades ambientais negativas resultantes do atual atravessamento de zonas mais urbanizadas pelo tráfego de veículos pesados.

Com este novo traçado, será estabelecida uma nova ligação mais rápida, desde o complexo industrial na margem esquerda do rio até à A27, melhorando as condições de tráfego atualmente existentes, nomeadamente a fluidez e segurança rodoviária nas estradas circundantes, onde a componente de pesados tem forte representatividade.

O projeto corresponde a uma nova ligação rodoviária com uma extensão total aproximada de 1,95 km.

Com início na EN202 e término na EN203, a nova ligação passa sobre o rio Lima em praticamente metade da sua extensão (entre o km 1+007.71 e o km 1+823.71). Para articulação com a rede viária principal, já foi referido que se preconizam interseções de nível do tipo rotunda, devidamente ajustadas às vias interseccionadas, procurando evitar-se afetações significativas na envolvente:

- Rotunda na ligação à EN202 ao km 0+000 (Rotunda da Torre);
- Rotunda na ligação à EN203 ao km 1+940 (Rotunda DS Smith).

A implantação das rotundas nas extremidades da via permite um esquema de circulação em condições de fluidez de tráfego e segurança na circulação, com impedimento dos movimentos de viragens à esquerda que promoveriam atravessamentos de via nas zonas abrangidas pelas ligações à rede viária local.

Ao longo do seu percurso prevêem-se ainda a realização de entroncamentos, nomeadamente aos km 0+175 e 1+850, em que se intercetam arruamentos locais/caminhos agrícolas. Nestes apenas serão permitidos os movimentos de entrada e saída “na mão”, ficando interditas as viragens à esquerda. As necessárias inversões de marcha serão realizadas nas rotundas previstas no início e no fim do traçado.

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

De acordo com a documentação apresentada, não foram estudadas alternativas de projeto. Em termos de localização, a presente interligação entre a EN203 e a EN202 consta dos instrumentos municipais de ordenamento, designadamente da Rede Viária do PDM – RVPDM. Atendendo aos objetivos que o presente projeto pretende atingir, nomeadamente de descongestionamento da EN305 e EN203 e da necessidade de ligação do polo industrial da margem esquerda do rio Lima à A27, presente na margem esquerda (e com nó de ligação próximo), não se identificaram alternativas viáveis de localização.

### 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 a “Construção de estradas (...)” 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 impactos 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, 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 a decisão a emitir ao abrigo do n.º 6 do referido artigo.

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 Norte (CCDR Norte) e o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF).

Da análise efetuada, salienta-se que na área do projeto estão em vigor os seguintes Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) com aplicação mais relevante face à tipologia de projeto:

- Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), aprovado pela Lei n.º 99/2019, de 5 de setembro;
- Plano Rodoviário Nacional – aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/97, de 31 de outubro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de agosto;
- Plano Regional de Ordenamento Florestal de Entre Douro e Minho – aprovado pela Portaria n.º 58/2019, de 11 de fevereiro, com as alterações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 14/2019, de 12 de abril, pela Portaria n.º 18/2022, de 5 de janeiro, e pela Declaração de Retificação n.º 7-A/2022, de 4 de março;
- Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Minho e Lima (RH1) - aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016, de 20 de setembro e retificado pela Declaração de Retificação n.º 22-B/2016, de 18 de novembro;
- Rede Natura 2000, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 115- A/2008, de 21 de julho;
- Plano Diretor Municipal (PDM) do concelho de Viana do Castelo – aprovado pelo Aviso n.º 10601/2008, de 4 de abril (Revisão), alterado pelo Aviso n.º 1817/2014, de 6 de fevereiro (1ª alteração), pelo Aviso n.º 4754/2017, de 2 de maio (2ª alteração por adaptação), pelo Aviso n.º 15613/2018, de 29 de outubro (3ª alteração), pelo Aviso n.º 5203/2021, de 19 de março (4ª alteração por adaptação) e pelo Aviso n.º 5538/2022, de 15 de março (5ª alteração por adaptação).

Releva em particular o PDM de Viana do Castelo, constando na Planta de Ordenamento um espaço canal para esta travessia, justificando-se assim a importância do projeto, uma vez que integra a estratégia de planeamento e desenvolvimento consagrada neste plano.

Desta forma, nas classes de uso e categorias envolvidas está prevista a sua compatibilidade, desde que se salvaguardem os regimes das servidões e restrições de utilidade pública envolvidas, nomeadamente, Zonas ameaçadas pelas cheias, leitos de cursos de água, áreas de reserva, proteção e conservação da natureza – Reserva Ecológica Nacional (REN), Rede Natura 2000, Reserva Agrícola Nacional (RAN), Infraestruturas

elétricas de alta e média tensão, Infraestruturas rodoviárias – Estradas Nacionais e eventualmente Gasoduto e espaço canal (legendado na Planta de Condicionantes, mas não assinalado na planta publicada), avaliando-se ainda a perigosidade de risco de incêndio e redes de faixas de combustíveis.

Uma vez que o traçado se desvia um pouco do espaço canal definido, em situação que não altera quer as classes de espaço ou as condicionantes previstas, conclui-se que o projeto é compatível, porquanto do reconhecimento de interesse municipal e do reconhecimento de relevante interesse público nos casos da afetação de áreas RAN e REN e por não afetar património arquitetónico identificado no PDM de Viana do Castelo.

Considera-se que o atravessamento das zonas mais sensíveis por ponte, nomeadamente dos Espaços Naturais, nos quais se integram os Sapais e o leito do rio Lima, bem como uma parte dos Espaços Agrícolas Integrados na RAN, minimizam a afetação de áreas sensíveis.

Para as fases de construção e exploração, identificam-se impactes negativos decorrentes da afetação de espaços de uso e de condicionantes, os quais se consideram diretos, permanentes, reversíveis a irreversíveis, mas de magnitude reduzida, devido à pequena dimensão da intervenção e à afetação marginal dessas áreas, não sendo significativos.

Assim, ao nível do ordenamento do território, é expectável um impacte positivo, permanente, de magnitude moderada e significativo, em termos locais e regionais, com as novas condições de circulação.

Tendo como base a Carta de Uso e Ocupação do Solo de Portugal Continental (COS 2018), interpretação de fotografia aérea e levantamento em trabalho de campo, o corredor de estudo da nova travessia é predominantemente rural, registando-se, por hierarquia de extensão na envolvente próxima da travessia:

- Solo ocupado por uso florestal: 57.2%, caracterizado essencialmente por floresta de espécies invasoras e algum pinheiro-bravo.
- Solo ocupado por uso agrícola: 30%, maioritariamente composto por culturas temporárias de sequeiro e regadio e alguma vinha.
- Tecido edificado descontínuo: 12.8%, áreas de edificação dispersa, logradouros e rede viária existente, não se prevendo qualquer demolição com o traçado proposto.

No corredor de estudo o tecido edificado disperso, constituído por pequenos aglomerados populacionais residenciais, predominantemente de habitações unifamiliares integrando algum comércio e serviços, surge, nas duas margens, associado às estradas nacionais, destacando-se o espaço industrial com relevância para a DS Smith, geradora de grande circulação pelo nível de dimensão da atividade desenvolvida. Na margem direita localiza-se o parque desportivo dos Monções e outros equipamentos e instalações turísticas, que integram a Quinta de Santo Isidoro, anterior Casa de São Salvador da Torre e capela, à qual estão associadas áreas de vinha.

Entre os espaços agrícolas, identificam-se espaços naturais e seminaturais e pequenas parcelas agrícolas em regime extensivo, associadas a sebes e pequenos bosquetes de folhosas, nomeadamente carvalhos, amieiros e salgueiros na margem direita, associados à ribeira de Nogueira e pastagens, estas na margem esquerda.

Registam-se ainda massas de água superficiais (rio Lima em zona de estuário) e zonas húmidas na margem norte, a montante da travessia, que integram sapais, pequena zona de prados salgados já com presença de

vegetação herbácea ribeirinha de meios dulçaquícolas, encontrando-se esta zona, ainda sob influência das marés.

Pelo tipo de solução adotada, com a grande extensão da travessia em viaduto, diminuindo a afetação de solo e permitindo a continuidade de usos entre as áreas envolvidas, considera-se que da construção da infraestrutura resultará um impacto permanente e irreversível que, face à reduzida área afetada e ao facto de não estarem em causa terrenos de maior valor económico, se pode considerar não significativo.

Para a fase de exploração, consideram-se como impactes mais relevantes a eventual contaminação dos solos por derrames acidentais de óleos e lubrificantes e a deposição em solo de poluentes atmosféricos resultantes das emissões gasosas dos veículos circulantes. Estes impactes, apesar de negativos e indiretos, são de magnitude reduzida, temporários e reversíveis. Pelo seu carácter incerto e pela reduzida área de incidência, aliada à baixa magnitude, conclui-se que estes impactes não serão significativos.

Considerando as possíveis perturbações no usufruto dos espaços envolventes, o projeto prevê o restabelecimento dos diferentes caminhos atualmente existentes.

Assim, ao nível do uso do solo e do ordenamento do território, considerando-se que a pretensão da nova travessia está prevista no PDM de Viana do Castelo, é compatível com a estratégia contida neste plano e que a sua elaboração será acompanhada pelas mesmas entidades que terão de se pronunciar sobre o projeto e pelas suas características anteriormente indicadas, considera-se que o mesmo não originará impactes negativos significativos, devendo no entanto assegurar-se a obtenção dos pareceres favoráveis de todas as entidades com competências na área em questão e efetuar os procedimentos resultantes da legislação específica em vigor, nomeadamente do regime jurídico da Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Reserva Ecológica Nacional (REN) integrando no projeto as condições que eventualmente daí resultem.

Em termos socioeconómicos caracterizou-se a área de estudo e efetuou-se o enquadramento da situação atual do concelho, focalizada nas questões mais relevantes para a avaliação de impactes, nomeadamente população / demografia, estrutura económica, mobilidade e acessibilidade.

A zona de desenvolvimento do projeto corresponde a um território pouco acidentado marcado pela presença do rio Lima e por uma ocupação essencialmente agrícola e florestal, com algumas habitações concentradas nas extremidades da ligação junto às Rotunda da Torre e Rotunda DS Smith.

A este território de usos misto associa-se também o uso industrial, onde se destaca, pela importância concelhia e relevância neste projeto, a presença da fábrica DS Smith (antiga Europac) na margem esquerda do rio.

Tratando-se o projeto em questão da construção de uma nova travessia e reformulação das vias existentes, ocorrerão 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.

Indiretamente, a construção da nova via terá também reflexos na melhoria geral da mobilidade e qualidade de vidas das populações que vivem e usam estas estradas nacionais e na redução das externalidades ambientais negativas resultantes do atual atravessamento de zonas mais urbanizadas pelo tráfego de veículos pesados.

A construção da nova travessia sobre o rio Lima e respetivos acessos ocorre em áreas com uma ocupação noroeste-sudeste e atravessa terrenos maioritariamente florestais e agrícolas, para além de atravessar o rio Lima, e só muito localmente se aproxima de áreas sociais (nos pontos de ligação com as vias existentes). As afetações fazem-se assim sentir sobretudo nestes usos e nas atividades económicas associadas, não estando prevista qualquer afetação de edificado.

Em relação à rede viária interferida, o projeto previu o restabelecimento de todas as vias atravessadas. De realçar que a implantação das rotundas nas extremidades da via permite um esquema de circulação em condições de fluidez de tráfego e segurança na circulação, com impedimento dos movimentos de viragens à esquerda que promoveriam atravessamentos de via nas zonas abrangidas pelas ligações à rede viária local.

Em termos de perturbação da qualidade de vida da população envolvente à via, espera-se que os impactes da fase de construção sejam globalmente não significativos, pois tratando-se de operações temporárias e reversíveis, são também circunscritas às poucas zonas habitadas mais próximas.

Para além da perturbação gerada pela execução da obra no local, os impactes na fase de construção estão ainda associados ao transporte de materiais e equipamentos, que darão origem a perturbações locais devido ao ruído provocado pela maquinaria e à libertação de poeiras, o que poderá causar incómodo às populações. Todavia, estes impactes negativos e diretos apresentam uma natureza temporária e reversível, incidindo numa muito reduzida área de intervenção, que se traduz em magnitude reduzida. Estas perturbações assumem-se assim como não significativas.

Na fase de exploração, tratando-se o projeto da construção de uma infraestrutura rodoviária de elevada importância no contexto local e regional e com repercussões na melhoria das infraestruturas do concelho para a instalação de empresas, considera-se que o projeto acarretará impactes positivos.

No que concerne à qualidade de vida local, em fase de exploração os impactes prevêem-se globalmente positivos já que a nova via permitirá desviar o tráfego das estradas EN305 e EN203 (nomeadamente de veículos pesados), as quais se encontram atualmente saturadas, o que condiciona a fluidez de circulação e as condições de segurança. Acresce referir que estas são estradas densamente povoadas, pelo que a melhoria das condições de tráfego naquelas vias permitirá melhorar de forma significativa a qualidade do ar e ruído dessas povoações afetadas (nomeadamente Deão e Moreira de Geraz do Lima).

Esta ligação, mais direta à A27, contribui, igualmente, para o crescimento da atividade industrial local, com os benefícios económicos que lhes são inerentes, a nível de emprego e economia local.

Considera-se assim que o projeto terá um impacte socioeconómico positivo, permanente, de magnitude moderada e significativo, em termos locais e regionais, com as novas condições de circulação.

Os impactes negativos ocorrem, em particular, na fase de construção, assumindo, porém, reduzido significado, uma vez que são concentrados no tempo e no espaço e incidem num território com algum grau de perturbação. Esses mesmos impactes são ainda assim minimizáveis.

Relativamente à qualidade do ar, a caracterização de situação de referência, na estação de Minho-Lima, permitiu verificar que não existem situações de incumprimento no período avaliado. De referir, contudo, que entre os anos de 2019 e 2021 a eficiência da estação não atingiu a taxa mínima de recolha de dados estabelecida na legislação para o poluente NO<sub>2</sub> e para o poluente O<sub>3</sub> a eficiência mínima não foi atingida

em 2019 e em 2020, pelo que, para estes anos, os resultados são apresentados a título meramente indicativo.

A extensão da nova via é extremamente reduzida (1,95 km), sendo metade da mesma em ponte. Os movimentos de terra serão muito confinados e numa área de muito reduzida dimensão (apenas 4 ha), não estando previstos escavações, nem aterros expressivos.

O projeto desenvolve-se em espaços maioritariamente rurais com muito poucos recetores sensíveis, estes últimos associados às vias que se pretendem interligar.

Durante a fase de construção, os impactes expectáveis, apesar de negativos, apresentam uma magnitude reduzida, de carácter temporário, reversíveis e limitados à envolvente mais direta. Estes impactes podem ser minimizados se se proceder ao humedecimento do local por aspersão e após os processos de movimentação de terras. Estes impactes assumem-se assim como não significativos.

Durante a fase de exploração os impactes na qualidade do ar estão associados essencialmente ao acréscimo de tráfego resultante da utilização da nova via, sendo esta considerada uma fonte linear difusa. Contudo, face ao tráfego de veículos expectável para a fase de exploração e ao reduzido número de recetores sensíveis na envolvente próxima da nova via, os impactes, embora negativos e diretos, serão de magnitude reduzida.

É expectável uma melhoria da qualidade do ar local junto dos recetores mais próximos das estradas EN305 e EN203, tendo em consideração que, com a ligação mais direta da DS Smith à A27, é expectável um desvio significativo do tráfego de pesados das referidas vias.

Assim, considera-se que os impactes ao nível da qualidade do ar não serão significativos e que podem ser minimizáveis com a adoção de medidas adequadas.

Relativamente aos recursos hídricos, verifica-se que entre o km 0+200 e o km 1+000 a via será construída em aterro sobre leito de cheia do rio Lima, enquanto entre o km 1+000 e o km 1+800 será construída em viaduto, sendo que o restante troço será executado em aterro mas fora do leito de cheia.

Na documentação apresentada é referido que, em relação ao escoamento dos caudais de cheia, o impacte é negativo e irreversível, mas de magnitude reduzida. Mesmo considerando que a via será executada em aterro na maior parte do seu traçado que incide na margem direita do rio Lima, não foi apresentado qualquer fundamento técnico dessa avaliação.

Mesmo considerando que o impacte relacionado com a afetação do leito de cheia com a construção da via em aterro nessa área possa ser significativo, essa situação poderá ser objeto de avaliação e de tomada de medidas de minimização em sede de licenciamento da utilização dos recursos hídricos e/ou emissão de parecer vinculativo, nos termos da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro.

Quanto às restantes situações que poderão originar impactes, entende-se que os mesmos serão de reduzida magnitude e significância.

Também ao nível dos sistemas ecológicos, face às características do projeto e do estado atual da área em que o mesmo incide, considera-se não serem expectáveis impactes significativos sobre os valores naturais classificados em presença, salientando contudo a necessidade de serem adotadas medidas de minimização adequadas.

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 a seguir elencadas. Assim, entende-se não ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro na sua atual redação.

#### **Condições para licenciamento ou autorização do projeto**

1. Submeter à aprovação do ICNF o Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra, o Projeto de Recuperação e Integração Paisagística e Plano de Controlo de Espécies Exóticas Invasoras (plantas).
2. Definir soluções que garantam a manutenção da conectividade fluvial também durante a fase de construção do projeto.
3. Ajustar o cronograma da obra por forma a salvaguardar impactes no meio aquático no período de maior sensibilidade para as espécies piscícolas diádromas (1 de dezembro a 31 de maio).