

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

Identificação	
Designação do Projeto	IC2 (A1) – Nó de Santo Ovídio/Nó de Coimbrões – Alargamento e Beneficiação
Tipologia de Projeto	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual
Localização (freguesia e concelho)	Concelho de Vila Nova de Gaia: União das Freguesias de Mafamude e Vilar do Paraíso, União das Freguesias de Santa Marinha e São Pedro da Afurada e Freguesia Madalena.
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	Infraestruturas de Portugal, S.A.
Entidade licenciadora	Infraestruturas de Portugal, S.A.
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 constantes do presente parecer, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir.
----------------	---

Data de emissão	28 de setembro de 2026
------------------------	------------------------

Breve descrição do projeto
O troço do IC2 (A1) entre o Nó de Santo Ovídio e o Nó de Coimbrões, apresenta atualmente volumes de tráfego bastante elevados, com especial incidência nas horas de ponta, quer da manhã quer da tarde. Neste sentido, pretende-se com o projeto promover o alargamento para 2x3 vias e a beneficiação do troço do IC2 (A1) - Nó de Santo Ovídio (km 296+400) / Nó de Coimbrões (km 299+600), num troço de autoestrada com cerca de 3,2 km de extensão, com um perfil transversal. O trecho de autoestrada entre o Porto e Coimbrões integra o IC23 – Via de Cintura Interna, apresentando uma plataforma de 2x3 vias. No troço entre o Nó dos Carvalhos e o Nó de Santo Ovídio, que corresponde ao final da autoestrada A1 concessionada pela Brisa, foram recentemente concluídas obras de alargamento para 2x3 vias.

Com a presente intervenção, pretende-se proceder ao alargamento para 2x3 vias à custa do separador central existente e do aumento da largura da plataforma, com recurso a obras de contenção, atendendo à ocupação lateral existente. O presente projeto inclui ainda a reformulação do Nó de Santo Ovídio e do Nó de Coimbrões.

Atualmente, o Nó de Santo Ovídio acolhe a secção de 2x3 vias do troço com origem nos Carvalhos, apresentando uma configuração em que os ramos de entrada e saída para sul se desenvolvem em continuidade com as terceiras vias. No caso do Nó de Coimbrões, verifica-se uma configuração semelhante, orientada a norte. No troço entre os dois nós, as entradas e saídas da secção corrente realizam-se de forma comum, com a correspondente implantação de vias de aceleração e de abrandamento.

No troço em análise existem seis atravessamentos desnivelados, incluindo as obras dos nós. Considerando um percurso de sul para norte, os três primeiros são realizados através de passagens inferiores e os três seguintes através de passagens superiores:

- Passagem Inferior à A1 – Rua Alto das Torres (A1 – km 296+400);
- PI.1694 – Passagem Inferior à A1 – Ramo de acesso à Av. República/A1 – Nó de Santo Ovídio (A1 – km 296+946);
- PI.1697 – Passagem Inferior à A1 – Alameda do Cedro (A1 – km 297+188);
- PS.1704 – Passagem Superior à A1 pela EN1-15 (km 1+600) (A1 – km 297+729);
- PS.1691 – Passagem Superior à A1 pela A44 (km 3+927) – Nó de Coimbrões (A1 – km 298+688);
- PS.1700 – Passagem Superior à A1 pela A44 (km 3+900) – Nó de Coimbrões (A1 – km 298+715).

Relativamente ao contexto da envolvente da autoestrada, verifica-se, em diversas localizações, uma área de características marcadamente urbanas e com uma ocupação densa, traduzida sobretudo em extensas áreas habitacionais, algumas áreas industriais e áreas comerciais e de serviços adjacentes à autoestrada. A ocupação por edificado habitacional estende-se, em geral, até junto da autoestrada, em especial do lado nascente da via, onde se encontram já implantadas várias medidas de proteção acústica.

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 à “*Construção de estradas (...)*”, estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA uma extensão maior ou igual a 10 km de estrada.

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 4, alínea c), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Para o efeito, o proponente submeteu documentação de acordo com o preconizado no anexo IV do referido diploma. Analisada a mesma, foi identificada a necessidade de informação adicional, a qual foi solicitada pela autoridade de AIA ao proponente e apresentada pelo mesmo.

Com base no conjunto de documentação apresentada, esta Agência procedeu à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, consubstanciando o presente documento o parecer a emitir ao abrigo do n.º 5 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, outras entidades com competências na área geográfica em causa, designadamente, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN) e o Património Cultural, I.P. (PC).

Tendo em conta os instrumentos de gestão territorial (IGT) vigentes na área de desenvolvimento do projeto, destacam-se o Plano Diretor Municipal de Vila Nova de Gaia (PDMVNG) e o Plano de Urbanização da Barrosa (PUB). De acordo com o PDMVNG, as intervenções abrangem maioritariamente “Categorias Comuns do Solo Rural e Urbano: Áreas Verdes de Enquadramento de Espaço Canal”, incluindo ainda, no Nó de Santo Ovídio, “Áreas Urbanas de Uso Geral: Áreas Urbanizadas Consolidadas de Tipologia Mista” e, no Nó de Coimbrões, “Áreas de Expansão Urbana de Uso Geral: Áreas de Expansão Urbana Tipologia Mista – Tipo II (0.8)”. Considerando o disposto nos artigos 12.º, 51.º, 71.º, 96.º e 97.º do Regulamento do PDMVNG, e atendendo a que o projeto corresponde ao alargamento e beneficiação de uma via existente, não se verificam constrangimentos ao projeto nas classes abrangidas.

Também no âmbito do Plano de Urbanização da Barrosa, onde as áreas que marginam o IC2 (A1), aproximadamente entre o km 298+100 e o km 298+600 (LD), se encontram classificadas como “Solo de Urbanização Programada: Área mista de habitação, comércio e serviços Tipo II”, não se verificam, de acordo com o artigo 33.º, constrangimentos ao projeto nas classes abrangidas.

Em termos de condicionantes, nas áreas a intervencionar estão presentes Recursos Hídricos – Domínio Fluvial: Linhas de Água Entubadas, Captações de Água, Rede elétrica: Linhas elétricas de Alta Tensão, Rede rodoviária, Entrepósito de Vila Nova de Gaia, Servidão Aeronáutica do Aeroporto do Porto e Oleoduto da NATO (Leixões-Ovar). No Nó de Santo Ovídio, o ramo a desativar encontra-se na proximidade da Zona Especial de Proteção (ZEP) da Escola Primária do Cedro / Escola Básica do 1.º Ciclo do Cedro, sem, contudo, interferir com a mesma. Na envolvente próxima do início da intervenção existem ainda áreas integradas na Reserva Agrícola Nacional (RAN) e na Reserva Ecológica Nacional (REN), não se verificando qualquer afetação pelo projeto. Regista-se igualmente a ocorrência de infraestruturas das redes de comunicações, de gás, de abastecimento de água e de saneamento, sendo a interferência com os respetivos troços subterrâneos tratada como serviço afetado, com o devido restabelecimento. A compatibilização do projeto com as servidões e restrições de utilidade pública em presença não evidencia incompatibilidades com o regulamentado.

Para efeitos de análise dos potenciais impactos do projeto, relevam também os fatores solo e uso do solo. Durante a fase de construção, os impactos no uso do solo decorrem essencialmente das operações de terraplenagens (escavações/aterros) e da implantação do estaleiro, bem como da interferência com áreas ocupadas por elementos arbóreos. No Nó de Santo Ovídio, prevê-se a interferência com pinheiro-bravo, plátanos, sobreiros e outras árvores ornamentais existentes no espaço verde de enquadramento do espaço canal. No Nó de Coimbrões, as intervenções incidem maioritariamente sobre o respetivo espaço canal, com exceção dos Ramos D e F. As intervenções interferem sobretudo com eucaliptos e sobreiros. Neste caso, o impacto apresenta maior significado, face ao número de exemplares de sobreiros afetados.

São previstas medidas de minimização, designadamente a limitação da desmatção e decapagem às áreas estritamente necessárias, a reutilização de terra vegetal e reincorporação de terras escavadas na empreitada, a condução das terras sobrantes a destino autorizado, a implementação e atualização do PPGRCD e a implantação da zona de estaleiro e de depósito temporário de terras preferencialmente sobre solos impermeabilizados ou afetos a função semelhante e fora de áreas da RAN e da REN.

Relativamente ao fator solos, os impactos expectáveis ocorrem essencialmente durante a fase de construção, associados à instalação do estaleiro, escavação e movimento de terras na área de implantação das infraestruturas, podendo ocorrer processo erosivo do solo. Na fase de exploração existe a possibilidade de contaminação accidental dos solos. Atendendo a que o projeto se desenvolve sobre parte de uma

infraestrutura rodoviária já existente, visando o seu alargamento e beneficiação, e que grande parte do aumento da plataforma coincide com o separador central existente, sendo o aumento da área exterior limitado às situações estritamente necessárias, os impactes expectáveis são considerados de magnitude reduzida e pouco significativos, não se prevendo alterações dos usos atuais do solo nem impactes significativos no ambiente, sem prejuízo da implementação de um Plano Ambiental de Acompanhamento de Obra (PAAO).

O traçado em estudo insere-se na Região Hidrográfica do Douro (RH3) e desenvolve-se no limite da área de drenagem de quatro cursos de água: o Rio de Valverde (Rio de Valadares), a Ribeira da Madalena, a Ribeira de Antiães e uma linha de água sem designação, que nasce junto à área comercial GaiaShopping e drena para a foz do rio do Douro. Destes quatro cursos de água, apenas se verifica uma interferência direta com a Ribeira da Madalena, na zona do Nó de Santo Ovídio. Esta encontra-se atualmente entubada, conforme identificado na Planta de Condicionantes, retomando o seu percurso a céu aberto cerca de 300 m a jusante do Nó de Santo Ovídio. Embora a existência da linha de água entubada na área de intervenção não constitua impedimento à realização do projeto, deverá ser obtido parecer da autoridade com competência na matéria.

Existem oito passagens hidráulicas que asseguram a drenagem dos terrenos atravessados pela via, não apresentando atualmente problemas de funcionamento. A solução de projeto preconizada prevê o aproveitamento destas infraestruturas. Todos os dispositivos de drenagem existentes que se mantenham em serviço serão inspecionados, limpos e reparados, caso se justifique. Está ainda prevista a realização de um estudo pormenorizado da capacidade de vazão das passagens hidráulicas, de forma a garantir a adequada drenagem superficial, apesar de não se detetarem atualmente situações de alagamento.

Na área envolvente ao projeto verifica-se a existência de algumas captações subterrâneas, não se prevendo qualquer afetação das mesmas pelo projeto. Relativamente à afetação dos níveis freáticos, estes impactes ocorrem quando as escavações são realizadas abaixo do nível freático, pelo menos no que respeita a um possível rebaixamento. No presente projeto, as escavações decorrerão em pequenos troços, prevendo-se taludes de escavação com altura máxima na ordem dos 8-10 metros. Atendendo a que as captações mais próximas da área de projeto apresentam profundidades substancialmente superiores, não se preveem impactes a este nível. Na fase de exploração, os impactes na qualidade das águas subterrâneas estarão potencialmente associados à eventual contaminação dos aquíferos pelas águas de escorrência da via, tanto em condições normais de chuva como devido a derramamentos acidentais.

Importa também ter presente que o projeto não atravessa qualquer área sensível do ponto de vista da conservação da natureza, sendo as áreas classificadas mais próximas a Reserva Natural Local (RNL) do Estuário do Douro, a cerca de 2 825 m a noroeste, e a Zona Especial de Conservação (ZEC) Maceda-Praia da Vieira (PTCON0063), a cerca de 3 575 m a sudoeste. Também não se regista qualquer interferência com Corredores Ecológicos do Programa Regional de Ordenamento Florestal de Entre Douro e Minho (PROF EDM), correspondendo o mais próximo ao corredor do rio Douro, a cerca de 900 m a norte.

A área de projeto corresponde a um território fortemente antropizado e profundamente alterado, onde praticamente não subsistem comunidades florísticas naturais, apresentando, no cômputo geral, um valor biológico e ecológico muito reduzido. Os espaços permeáveis encontram-se praticamente limitados aos espaços verdes de enquadramento da rodovia, nos taludes e no interior dos nós de Santo Ovídio e de Coimbra, sendo maioritariamente constituídos por vegetação herbácea ruderal e elementos arbóreos ornamentais, enquanto nos espaços de cariz rural subsistentes predomina o uso florestal, nomeadamente com plantação e corte de eucalipto. Apesar da presença pontual de elementos arbóreos de interesse, designadamente sobreiro (*Quercus suber*), não se identificam formações enquadráveis em habitats naturais e seminaturais da Diretiva Habitats, nem espécies da flora ameaçadas, classificadas de Vulnerável, Em Perigo ou Criticamente em Perigo.

A comunidade faunística é maioritariamente composta por espécies cosmopolitas de ampla distribuição no território nacional, não sendo assinaladas na comunidade residente espécies com estatuto de muito ameaçadas, destacando-se a Águia-de-asa-redonda (*Buteo buteo*), a Lagartixa-ibérica (*Podarcis hispanicus*) e a Lagartixa-de-bocage (*Podarcis bocagei*).

Ao nível dos Sistemas Ecológicos, os principais impactes correspondem à perda/fragmentação de habitats e consequente efeito barreira, à afetação direta de exemplares arbóreos de sobreiro na reconfiguração do Nó de Coimbra, designadamente nos Ramos D e F, sendo necessário solicitar autorização para abate junto das entidades competentes e prever as necessárias medidas compensatórias, e à alteração de comportamentos/uso do espaço pela fauna durante a fase de construção, devido à perturbação visual e sonora associada à movimentação de maquinaria e pessoas.

Por outro lado, importa ter presente os potenciais impactes do projeto ao nível de fatores como o ambiente sonoro, a qualidade do ar, a socioeconomia e o património cultural.

Ao nível do ambiente sonoro, foi realizada uma campanha de monitorização para a caracterização da situação de atual, tendo-se obtido os resultados conforme a Tabela 1. Os valores obtidos corroboram os valores previstos no MER de 2018, onde se preveem valores de $L_{den} > 70$ dB(A) e $L_n > 60$ dB(A), valores significativamente superiores aos limites legais.

Tabela 1 - Valores obtidos na campanha de caracterização da situação atual

	L_{den} (limite 65 dB(A))	L_n (limite 55 dB(A))
R1	71	63
R2	77	68

No projeto base é referido que existem três barreiras acústicas existentes, mais três barreiras no Ramo J (que será desativado), e ainda duas barreiras no fim do troço da A1 que se prolongam para a área do projeto.

Para a fase de exploração, prevê-se uma melhoria das condições de circulação e fluidez com a passagem de 2 para 3 faixas. O estudo estima que, com o crescimento médio de tráfego estimado até 2045, o aumento dos níveis sonoros seja de cerca de 0,6 dB(A), não sendo por isso expectável que o aumento de tráfego rodoviário afete significativamente o ambiente sonoro. O Estudo refere ainda que, no âmbito do Plano de Ação Estratégico de Redução de Ruído do Lanço IC2 (A1) – Nó de St.º Ovídio / Nó de Coimbra, datado de dezembro de 2019, foram definidas medidas de redução, nomeadamente a instalação de um pavimento menos ruidoso e a instalação de 9 barreiras acústicas (das quais 2 já se encontram instaladas).

Foram ainda elaborados 4 mapas estratégicos de ruído para uma situação futura. No entanto, da análise dos referidos mapas, não é possível identificar os pressupostos adotados para a previsão (a que ano se referem, o tráfego TDMA adotado, com ou sem barreiras acústicas e demais aspetos). Assim, não é possível aferir o cumprimento do disposto na nota técnica da APA “DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DE MAPAS DE RUÍDO – Métodos CNOSSOS-EU”.

Ainda assim, é possível verificar que existem recetores sensíveis sujeitos a níveis sonoros superiores aos limites legais.

Em termos de caracterização e identificação de impactes no ambiente sonoro, considera-se que o estudo apresentado é, de forma geral, suficientemente robusto. No entanto, em termos de previsão de impactes para a fase de exploração, o estudo poderia ter sido mais desenvolvido.

O Plano de Ação de Ruído (2019-2024) para o trecho em questão previa a instalação de 9 barreiras acústicas. Tendo terminado o período de vigência do referido plano verifica-se a implementação de apenas duas, das nove barreiras previstas. De salientar ainda que, de acordo com os excertos do MER e da campanha realizada, os valores encontram-se superiores aos limites legais (Tabela 1), pelo que se considera de

extrema importância garantir que todas as barreiras previstas para a área de intervenção, se encontram instaladas antes da fase de exploração.

É também expectável que o projeto impacte negativamente esta qualidade do ar na envolvente durante o período de intervenção, nomeadamente através da emissão de poluentes atmosféricos pelas máquinas e veículos pesados em circulação e pela movimentação de terras, por escavação e ações de contenção. Após a conclusão dos trabalhos e decorrente da utilização alargamento do troço em apreço, não se perspetiva um aumento significativo na produção e/ou emissão de poluentes atmosféricos ou quaisquer substâncias pulverulentas ou particuladas suscetíveis de, por si só, impactar significativamente a qualidade do ar ambiente.

De acordo com os dados dos Censos de 2021, Vila Nova de Gaia era o concelho da Área Metropolitana do Porto com o maior número de habitantes, representando cerca de 17% da população total. Por comparação, o concelho do Porto situava-se na segunda posição, com 231 828 habitantes e um peso percentual de 13%.

A estrutura económica do concelho é marcada pela existência de um tecido empresarial diverso, organizado e distribuído no território por nichos de especialização e localização empresarial, em zonas limitadas e circunscritas, aproximadamente correspondentes aos parques empresariais do concelho. Relativamente ao comércio e aos serviços, destaca-se a instalação, na década de 90, de duas grandes superfícies comerciais, o Gaia Shopping e o Arrábida Shopping, que constituíram marcos importantes. Mais recentemente, também a cadeia El Corte Inglés escolheu o concelho para a sua segunda implantação em Portugal. Destaca-se ainda o aumento progressivo do sector do turismo no município, mantendo-se as Caves do vinho do Porto como um ponto de interesse turístico primordial.

O Sublanço do IC2 (A1) entre o Nó de Santo Ovídio e o Nó de Coimbrões permite o acesso a algumas unidades industriais e logísticas com relevo na região. Articula-se diretamente com o concelho do Porto através da VCI (Via de Cintura Interna), da qual faz parte, abrangendo, consequentemente, uma extensa área geográfica do ponto de vista das movimentações e deslocações da população. A rede viária da região encontra-se fortemente congestionada, quer nas ligações concelhias, quer nas ligações internas, registando-se tempos de espera significativos nas horas de ponta, tanto de manhã como de tarde.

Na envolvente da área de projeto, destaca-se o forte condicionamento decorrente do edificado lateral. Junto ao Nó de Santo Ovídio existe uma linha de habitações bastante próxima da autoestrada, onde se encontra atualmente uma grande barreira acústica de construção recente, que se estende desde o nó até à primeira passagem superior (PS à A1 pela EN1-15). Encontra-se também o Parque Empresarial de Laborim (antiga fábrica UTIC), que confronta com o IC2 na aproximação ao Nó de Santo Ovídio, do lado direito. Do lado esquerdo da via, junto ao Nó de Coimbrões, localizam-se as empresas Auto-Sueco Automóveis - Concessionário Volvo e stand de Automóveis Caetano. Relativamente ao comércio e aos serviços, destaca-se ainda o Gaia Shopping, situado igualmente junto ao Nó de Coimbrões, do lado direito.

O alargamento para 2x3 vias será realizado à custa do separador central existente e do aumento da largura da plataforma, estando previstas obras de contenção devido ao forte condicionamento ocupacional do edificado lateral. No essencial, não se prevê a afetação de qualquer tipo de construção. São identificadas três situações em que o recurso a estas estruturas permitirá viabilizar a beneficiação deste troço da A1, sem recurso a grandes obras de escavação ou ao aumento dos limites de expropriação. A primeira situa-se entre os km 297+150 e 297+339, do lado esquerdo, onde o alargamento será efetuado para esse lado, com recurso a uma obra de suporte contínua (Muro de contenção de aterro M1 entre os km 297+150 e 297+339), de forma a preservar a cortina arbórea existente no bordo exterior do terreno. A escavação entre os km 297+755 e 298+050 (LD) e entre os km 297+760 e 298+150 (LE) obriga à construção dos muros M2A e M2B, respetivamente. Está ainda prevista a construção do Muro M3, devido às obras junto do encontro do viaduto PS1700 (Nó de Coimbrões).

Em termos de perturbação da qualidade de vida da população envolvente à via, espera-se que os impactes sejam pouco significativos, dado tratar-se de operações temporárias e reversíveis. Acresce que o ruído gerado é residual face aos níveis de ruído produzidos pela própria circulação na autoestrada. As obras ocorrem essencialmente na plataforma da autoestrada e ao nível do pavimento, envolvendo reduzidas terraplenagens, existindo já atualmente uma barreira acústica.

Quanto aos utentes da via e às respetivas condições de circulação, considera-se que os potenciais constrangimentos associados à fase de construção serão minimizados pelo faseamento construtivo. A circulação na autoestrada será mantida durante a execução da obra em duas vias por sentido, com exceção da zona de alargamento da plena via no Nó de Santo Ovídio, onde, em determinado momento, será necessário reduzir a circulação para uma via por cada faixa rodoviária. Neste troço, o alargamento das duas passagens inferiores existentes implicará a suspensão da circulação rodoviária inferior, que deverá efetuar-se através de desvios provisórios. No Nó de Coimbrões, a execução das obras de arte associadas, designadamente a PI integrada no ramo G e a PS do ramo F, implicará igualmente o corte total da circulação rodoviária em cada sentido, alternadamente. Os impactes na fase de construção estão ainda associados ao transporte de materiais e equipamentos, envolvendo a circulação de veículos pesados nas vias rodoviárias existentes e, em particular, na própria via.

No setor económico, prevê-se que a execução da obra possa ter uma influência positiva na dinamização das atividades económicas da envolvente, podendo alguns serviços registar um maior volume de negócios devido à procura gerada pela obra, designadamente carpintaria, serralharia, manutenção e reparação automóvel e venda de combustível. A contratação de mão-de-obra constitui igualmente um impacto positivo ao nível da criação de emprego, uma vez que uma obra deste tipo poderá envolver dezenas de trabalhadores. Contudo, não é previsível um impacto muito significativo ao nível do emprego local, uma vez que, neste tipo de empreitadas, o recurso a mão-de-obra local é limitado.

A reformulação do Nó de Coimbrões contribuirá para a diminuição da acumulação de tráfego na A1, assegurando maior fluidez na circulação rodoviária. Para o projeto são apresentadas medidas de minimização com as quais se concorda e que deverão ser implementadas, bem como um programa de receção de exposições.

Por último, ao nível do Património Cultural (arqueológico, arquitetónico e etnográfico), foi efetuada a caracterização do ambiente afetado, com base em pesquisa documental e prospeção arqueológica. Foi identificada uma ocorrência patrimonial na área de incidência direta (km 296+652/296+840, a 21 m do eixo), correspondente à Fábrica da UTIC (OP 1), classificada e inventariada no Plano Diretor Municipal de Vila Nova de Gaia com o Nível de Proteção Integral (I) (PDM de Vila Nova de Gaia, artigos 131.º, 132.º, 133.º e 134.º, Anexo IV, n.º MF07). Segundo o Relatório de Trabalhos Arqueológicos, são expectáveis potenciais impactes negativos indiretos decorrentes da empreitada de beneficiação, sendo importante garantir, durante a empreitada, a conservação *in situ* de todas as estruturas arquitetónicas situadas nas proximidades da via a reabilitar (1 sítio). Para a fase de construção são preconizadas medidas de minimização.

A consulta do Atlas do Património Classificado e em Vias de Classificação e SIG associado confirma que a área de incidência direta do projeto não se localiza em área abrangida por imóveis classificados ou em vias de classificação e respetivas áreas de proteção. Contudo, na proximidade direta localiza-se o Conjunto Edificado da Escola Primária do Cedro, classificado como Monumento de Interesse Público (Portaria n.º 388/2013, DR, 2.ª série, n.º 115, de 18-06-2013), e respetiva Zona Especial de Proteção (ZEP). Por sua vez, a consulta do Sistema de Informação Endovérico e SIG associados não identifica qualquer sítio arqueológico na área do projeto.

Não obstante o projeto se localizar numa área já intervencionada, considera-se que poderá gerar impactes negativos, diretos e indiretos, sobre eventuais ocorrências de interesse patrimonial, nomeadamente de

natureza arqueológica, que se encontrem ocultas pela vegetação ou no subsolo. Estes impactes poderão ocorrer durante a fase de preparação do terreno, envolvendo a desmatção e remoção da camada vegetal, bem como revolvimentos no solo e no subsolo. Deve atender-se igualmente à possível afetação de património edificado (OP 1), devido à intervenção proposta (talude de escavação). Deverá ser seguido, como diretiva metodológica, o especificado na circular emitida pela tutela em 29 de março de 2023, relativa aos “Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental”.

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 iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação.

Condições para licenciamento ou autorização do projeto

1. Garantir que todas as barreiras previstas para a área de intervenção se encontram instaladas antes da fase de exploração.

Previamente ao início da execução da obra

2. Submeter à tutela do património, para análise e aprovação, o relatório final com os resultados dos trabalhos arqueológicos.
3. Integrar no Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (PAAO), todas as medidas referentes ao Património Cultural.
4. Incluir na Carta de Condicionantes a identificação de todas as ocorrências patrimoniais inventariadas na área do projeto. Esta carta deve ser integrada no Caderno de Encargos, prevendo-se a interdição de afetação, demolição, remoção ou atravessamento das mesmas, de modo a garantir a sua salvaguarda.
5. A seleção das zonas de depósito e de empréstimo de materiais deve ter em conta a Carta de Condicionantes.
6. Implementar as medidas de minimização definidas no Relatório Final de Trabalhos Arqueológicos.
7. Contabilizar devidamente, caracterizar e cartografar espacialmente os exemplares de sobreiro a afetar, minimizando o número de exemplares a afetar. Em caso de corte ou abate, deve ser solicitada autorização à entidade competente.

Fase de execução da obra

8. Garantir a não afetação da OP 1 pelos trabalhos de alargamento/beneficiação.
9. Avisar a equipa de acompanhamento arqueológico acerca do início dos trabalhos, com uma antecedência mínima de 8 dias.
10. Garantir o acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos, incluindo a abertura de valas para instalação de cabos elétricos (desmatções, remoção e revolvimento do solo, decapagens superficiais, preparação e regularização do terreno, escavações no solo e subsolo, terraplenagens, depósitos e empréstimos). Este acompanhamento arqueológico deve ser garantido em todas as frentes de obra ativas.
11. Efetuar, após a desmatção, a prospeção arqueológica sistemática das áreas de incidência direta de todas as componentes de obra. As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu

valor patrimonial, ser conservadas *in situ* (mesmo que de forma passiva), no caso de estruturas, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual ou salvaguardadas pelo registo.

12. Adotar, se necessário, medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), de acordo com os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico. Estas medidas devem ser previamente apresentadas à tutela do Património Cultural e só devem ser implementadas após a sua aprovação.
13. Conservar *in situ* as estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra, de acordo com parecer prévio da Tutela, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação para o futuro.
14. Colocar os achados móveis em depósito credenciado pelo organismo de Tutela do Património Cultural.
15. Atualizar a Carta de Condicionantes, sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda.

Fase de Exploração

16. Garantir que o início da exploração desta infraestrutura só ocorre após implementação de todas as barreiras acústicas previstas no projeto.
17. Fornecer aos empreiteiros e subempreiteiros, sempre que se desenvolvam ações de manutenção ou outros trabalhos, a Carta de Condicionantes atualizada com a implantação de todos os elementos patrimoniais identificados até à data.
18. Efetuar o acompanhamento arqueológico sempre que ocorram trabalhos de manutenção que envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas pela construção das infraestruturas (e que não foram alvo de intervenção).
19. Comunicar à tutela do Património Cultural o (eventual) aparecimento de vestígios arqueológicos, de modo imediato, no sentido de serem acionados os mecanismos de avaliação do seu interesse cultural.