

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

Identificação	
Designação do Projeto	Variante do Cávado - troço entre o Nó de Ferreiros e a Av. do Estádio em Frossos
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)	União das freguesias de Braga, União das freguesias de Ferreiros e Gondizalves, União das freguesias de Real, Dume e Semelhe e União das freguesias de Merelim (São Pedro) e Frossos, Concelho de Braga
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	IC121: Casa e Quinta da Naia (...) Casa da Naia
Proponente	Câmara Municipal de Braga
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Braga
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Parecer	Projeto suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental.
----------------	--

Data de emissão	5 de maio de 2026
------------------------	-------------------

Breve descrição do projeto
<p>O projeto em análise constitui um dos elementos estruturantes da futura Variante do Cávado, uma infraestrutura viária planeada no âmbito do Plano Diretor Municipal (PDM) de Braga. O troço em análise possui aproximadamente 3,6 km de extensão e estabelece a ligação entre a Circular Norte de Braga e a Avenida do Estádio, integrando-se no conjunto de obras que, no total, perfazem cerca de 17,7 km de via estruturante ao norte do concelho.</p> <p>O principal propósito deste troço é descongestionar o tráfego urbano, reduzindo significativamente o trânsito de atravessamento que atualmente utiliza vias internas de Braga. A nova ligação funcionará como uma circular exterior, abrangendo sobretudo a zona ponte/norte da cidade, permitindo organizar de forma mais eficiente os fluxos rodoviários entre Braga, Amares e Terras de Bouro. Adicionalmente, o traçado favorecerá o acesso às principais autoestradas da região, em particular a A3, a A11 e a A28, melhorando a competitividade e a funcionalidade da rede de mobilidade da região.</p> <p>Outro objetivo essencial é o reforço das ligações às áreas industriais e empresariais do concelho, facilitando a circulação de veículos pesados e reduzindo constrangimentos existentes. O projeto assume ainda relevância estratégica por assegurar uma futura ligação principal à nova estação ferroviária de alta</p>

velocidade prevista para a freguesia de Semelhe, que servirá uma ampla área supramunicipal, reforçando a intermodalidade entre transporte ferroviário de alta velocidade e a rede rodoviária regional.

Do ponto de vista técnico, o projeto envolve a construção de três novas rotundas, diversas passagens inferiores e hidráulicas, muros de suporte, barreiras acústicas e um modelo de drenagem aperfeiçoado, baseado em bacias de retenção, desenhadas para mitigar o risco de cheias. A modelação hidrológica realizada demonstra que estas bacias podem reduzir até 50% da área inundável e cerca de 30% do caudal de pico, contribuindo para uma maior resiliência da zona às cheias do rio Torto, cuja proximidade constitui uma condicionante central do projeto.

Nas fases antecedentes do projeto foram elaborados os Estudo de Viabilidade de Corredores (EVC) e de Traçados (EVT), os quais fazem parte integrante do Programa Base e antecedem o desenvolvimento do Estudo Prévio.

Entre as alternativas estudadas, foi elencado o Traçado Variante como sendo ambientalmente mais favorável. Este afasta-se do corredor do rio Torto, reduzindo o número de cruzamentos com a linha de água e evitando áreas inundáveis e de elevada sensibilidade ecológica. Apresenta também menor volume de aterros, menor área afetada pela REN e melhores condições de segurança hidrológica. Ainda que implique maior necessidade de restabelecimento de vias locais, os benefícios ambientais e operacionais superam este impacto.

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. Para o efeito, o proponente submeteu documentação de acordo com o preconizado no anexo IV do referido diploma.

Com base na 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, o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF), o Património Cultural, I.P. (PC) e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN).

Importa recordar que este mesmo projeto já foi anteriormente objeto de apreciação no âmbito da verificação da aplicabilidade do regime jurídico de AIA, tendo esta Agência emitido pronúncia, em fevereiro de 2024, concluindo que o mesmo seria suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, devendo assim ser sujeito a procedimento de AIA. À semelhança da abordagem agora adotada, também à data a APA consultou quer os seus serviços internos relevantes, quer o Património Cultural, a CCDRN e o ICNF. No entanto, estas duas últimas entidades não emitiram parecer.

Na pronúncia anteriormente emitida por esta Agência, foi salientada, designadamente, a suscetibilidade de ocorrência de impactes relevantes sobre os recursos hídricos superficiais e subterrâneos, a interferência com zona inundável e os impactes físicos diretos do projeto sobre os elementos patrimoniais, bem como os impactes visuais sobre os mesmos.

Na sequência dessa apreciação, o proponente promoveu a revisão dos elementos apresentados, tendo remetido nova documentação técnica, designadamente o relatório de apreciação prévia para decisão de sujeição a AIA e o estudo hidrológico-hidráulico do local, com vista a nova ponderação do projeto e dos respetivos impactes no fator recursos hídricos.

Analisada a documentação agora apresentada, continuam a evidenciar-se como principais condicionantes ao nível dos recursos hídricos a afetação do Domínio Hídrico Particular, de Zona Inundável ou Ameaçada pelas Cheias (ARPSI), de áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN), de Cursos de água e respetivos leitos e margens, de Zonas ameaçadas pelas cheias, de Áreas de infiltração máxima e de áreas integradas na Reserva Agrícola Nacional (RAN).

Nos termos do Quadro Matriz de Apoio à Decisão do Plano de Gestão dos Riscos de Inundações (PGRI), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 63/2024, de 22 de abril, as infraestruturas territoriais, em cenário de probabilidade média (T = 100 anos), correspondem a uso autorizado condicionado, devendo essa apreciação ser articulada com a cartografia de perigosidade e risco e com as normas do PGRI aplicáveis à ocupação do território em ARPSI. No caso em análise, este enquadramento é particularmente relevante, uma vez que o corredor interferido se localiza em setor cartografado como de perigosidade “Baixa – Muito Baixa”.

Potenciais usos e ações	Solo Rural			Solo urbano		
	Perigosidade - T= 100 anos					
	Muito Alta/Rta	Média	Baixa/Muito Baixa	Muito Alta/Rta	Média	Baixa/Muito Baixa
Novas edificações ()	Não	Autorizado condicionado (atividade agrícola)	Autorizado Condicionado	Autorizado condicionado (zona urbana consolidada)	Autorizado condicionado (zona urbana consolidada)	Autorizado Condicionado
Obras de Reconstrução (após catástrofe por inundação)	Não	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Não	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado
Reabilitação ()	Não	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado
Projeto de interesse estratégico	Não	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Não	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado
Novos Edifícios sensíveis ()/ Seveso e PCIP	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Infraestruturas ligadas à água	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado
Infraestruturas territoriais ()	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado	Autorizado Condicionado

Figura 1 - Matriz de apoio à decisão do PGRI

Foram considerados, como fatores mais relevantes, a inserção parcial do projeto em zona inundável / ARPSI, a interferência direta com o sistema hídrico superficial, incluindo o rio Torto e linhas de água afluentes, a proximidade da infraestrutura ao leito em alguns troços, a alteração do regime natural de drenagem decorrente da impermeabilização e da implantação da via e a interferência pontual com áreas REN associadas à proteção e recarga de aquíferos.

A análise efetuada revelou ainda que, no domínio superficial, os fatores de impacto mais relevantes se encontram globalmente identificados pelo proponente, embora a componente relativa a recursos hídricos subterrâneos se apresente menos desenvolvida.

Os elementos analisados mostram que o projeto gera impactos reais sobre os recursos hídricos. Esses impactos decorrem, em especial, da implantação da infraestrutura em corredor fluvial, da necessidade de travessias hidráulicas e da alteração do escoamento superficial em contexto de zona inundável.

De salientar também que o troço em análise se integra num corredor viário mais amplo, articulado com soluções já existentes ou previamente definidas, o que limita a amplitude das alternativas de traçado e de implantação. Esta circunstância não elimina os impactos, nem afasta a necessidade da sua adequada apreciação, mas ajuda a enquadrar a solução adotada e a compreender que o esforço técnico se centra, sobretudo, na minimização, compensação e controlo dos efeitos hídricos da solução proposta. A significância desses impactos deve, porém, ser apreciada à luz das características concretas do caso. Nesse âmbito, releva que a Planta de Perigosidade do PGRI, incluindo o setor mais crítico do traçado, evidencia

que a interferência ocorre em área classificada como de perigosidade “Baixa – Muito Baixa”. Os dados hidrológicos recolhidos no PGRI apontam para uma altura de água reduzida, classificação de perigo e risco “Muito Baixo” e uma vulnerabilidade territorial limitada, por incidir predominantemente sobre áreas não urbanizadas. Por outro lado, o estudo hidrológico-hidráulico apresentado pelo proponente conclui, em termos gerais, pelo não agravamento do risco de cheia relativamente à situação atual, mediante a implementação das soluções previstas. A matriz de apoio à decisão do PGRI não qualifica, em abstrato, as infraestruturas territoriais como uso incompatível com a ocupação de áreas inundáveis, antes remetendo a sua admissibilidade para um regime de autorização condicionada. Assim, no caso concreto, e tendo em conta que a interferência ocorre em setor de perigosidade baixa / muito baixa, o juízo técnico desloca-se da proibição abstrata da ação para a verificação da suficiência das medidas propostas, da controlabilidade técnica da solução e do não agravamento do risco de inundação. Sem prejuízo do referido, a apreciação mantém-se subordinada ao princípio do não agravamento do risco de inundação, bem como à necessidade de evitar agravamentos locais decorrentes da implantação da via em corredor inundável. Por outro lado, o projeto apresenta aspetos que justificam especial prudência técnica, designadamente a proximidade ao leito em troços paralelos, a necessidade de assegurar adequada permeabilidade transversal em zona inundável e a verificação do comportamento das bacias de retenção e das travessias para os cenários de cheia relevantes.

O projeto integra medidas de minimização diretamente relacionadas com os principais impactes hídricos identificados, destacando-se as bacias de retenção, as passagens hidráulicas e órgãos de drenagem, e a modelação hidrológico-hidráulica de suporte às soluções propostas. Estas medidas visam responder, em particular, à compensação da impermeabilização introduzida, ao controlo do escoamento superficial, à mitigação do agravamento das cheias e à manutenção da continuidade hidráulica.

O estudo hidráulico tem especial relevância porque foi desenvolvido para três cenários: (1) sem bacias de retenção, (2) com bacias de retenção e (3) com bacias de retenção e aumento da PH da Rua do Barral. O próprio estudo refere que a modelação permitiu o pré-dimensionamento das bacias, a verificação do seu funcionamento por comparação com o cenário 1 e a definição de medidas complementares para as zonas críticas de cheia.

Da análise global dos cenários 1 e 2 resulta, segundo o estudo, uma redução da área inundada com a implantação das bacias de retenção.

A análise local nas três zonas críticas (Rua do Barral, N205-4 e N201) — confirma que as bacias de retenção são a principal medida estrutural de mitigação. O estudo quantifica, para os cenários 1 e 2, áreas inundadas de 5,2 ha para 4,1 ha entre o Lugar de Cancela e a Rua do Barral, de 9,0 ha para 6,7 ha entre a Rua do Barral e a N205-4, e de 3,3 ha para 1,4 ha entre a N205-4 e a N201.

Na envolvente da Rua do Barral, a redução da área inundada é descrita como não muito acentuada, mas o estudo assinala que as duas bacias de retenção permitem eliminar as inundações provocadas pela implantação da via, subsistindo como problema principal a PH da Rua do Barral. Foi por isso testado o cenário 3, com aumento da PH, mas os resultados obtidos indicam que esse aumento não foi suficiente para reduzir significativamente a área de inundação.

Na zona da N205-4, o estudo refere uma redução significativa das inundações urbanas e do galgamento da via com a implantação das bacias de retenção.

Na zona da N201, identificada como uma das mais críticas, o estudo refere que a inclusão das bacias de retenção resulta numa redução significativa da mancha de inundação, salientando que neste cenário não ocorre inundação da via e que se verifica redução significativa das inundações urbanas.

O estudo analisa ainda os hidrogramas de cheia para os cenários 1 e 2 nas três zonas, referindo, de forma geral, uma redução de cerca de 30% do caudal de pico de cheia; no caso da N201, menciona-se a redução de 21,5 m³/s para 13,7 m³/s, acompanhada de um ligeiro atraso do pico, da ordem de 6 minutos.

Acresce que o estudo compara o cenário 2 com a situação atual, sem a Variante, concluindo que o risco de cheia, em termos de manchas de inundação e velocidades máximas nas secções analisadas, não é agravado, sendo mesmo referido que, em vários locais, as alturas de inundação diminuem e não se agravam noutros, com exceção dos locais onde é efetuada a retenção.

Esta demonstração é relevante porque mostra que a questão central não reside na inexistência de medidas, mas antes na sua suficiência e validação pormenorizada. Com base na informação disponível, tais medidas mostram-se materialmente adequadas em termos preliminares, sem prejuízo da necessidade de confirmação em sede de licenciamento subsequente.

No domínio dos recursos hídricos subterrâneos, subsiste, porém, menor densidade técnica de demonstração, o que recomenda aprofundamento específico na fase subsequente.

As soluções propostas para os principais impactes superficiais correspondem, em termos gerais, a situações tecnicamente correntes, designadamente travessias hidráulicas de pequena dimensão, bacias de retenção e drenagem transversal.

Esses impactes apresentam-se, por isso, tecnicamente controláveis, desde que o dimensionamento das travessias seja devidamente validado, o desempenho hidráulico das bacias de retenção seja confirmado, os troços paralelos ao leito sejam objeto de especial verificação e sejam avaliadas as eventuais interferências subterrâneas nos locais em que os movimentos de terras o justifiquem.

Em face do exposto, considera-se que o projeto apresenta fatores de sensibilidade hídrica relevantes, designadamente inserção parcial em ARPSI, interferência com linhas de água, proximidade ao leito e alteração do regime de drenagem. No entanto, existe já um estudo hidrológico-hidráulico estruturado, o que reduz significativamente a incerteza.

De referir ainda que, analisando o Regulamento do PDM de Braga, verifica-se que, para as Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública (SARUP) aplicáveis, o artigo 7.º do mesmo estipula que se aplica o regime legal vigente para cada servidão e restrição cumulativamente com as disposições do PDM que com ele sejam compatíveis. Neste contexto, destacam-se então o artigo 21.º, relativo aos riscos de cheias e inundações, e o artigo 81.º, relativo aos espaços canais. A qualificação e programação de solo contida no PDM em vigor contém um espaço canal que corresponde quase na totalidade à via em causa.

No entanto, considerando a incidência em diferentes condicionantes, considera-se fundamental que o traçado da via em análise reflita as exigências dos respetivos regimes e das pronúncias das entidades competentes, nomeadamente no que se refere à Reserva Ecológica Nacional (REN), à Reserva Agrícola Nacional (RAN) e à Rede Rodoviária.

Será de destacar que o projeto prevê a ocupação de áreas integradas na Carta da REN de Braga (publicada pela Portaria n.º 310/2015, de 25 de setembro), nomeadamente nas tipologias “Área de Infiltração Máxima, Zonas Ameaçadas pelas Cheias” e “Leitos de Cursos de Água”. Tendo em conta o regime jurídico da REN, definido pelo Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, verifica-se que o projeto não consta da listagem de usos e ações compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais previstas no Anexo II do referido diploma e que não constitui uma exceção abrangida pelos n.º 2 e n.º 3 do seu artigo 20.º. Assim, caso o projeto não seja submetido a procedimento AIA, não se encontrará abrangido pelo n.º 3 do artigo 21.º, só podendo nesse caso ser viabilizado por reconhecimento de relevante interesse público (RRIP) para utilização de solo REN, ao abrigo do mesmo artigo 21.º.

Refira-se ainda que, considerando as tipologias da REN em causa e tendo em conta que este projeto implicará alterações significativas na morfologia do solo REN, entende-se que a intervenção será muito impactante, colocando em causa a função desta reserva. De uma forma geral, a impermeabilização e obstrução causadas pela via proposta em Zonas Ameaçadas pelas Cheias são suscetíveis de agravar o efeito de uma cheia sobre o território, gerando um impacto negativo, muito significativo, permanente e irreversível, caracterizado pelo aumento dos caudais de cheia e riscos associados para pessoas e bens,

conforme já anteriormente referido. Tal poderá ser minimizado eventualmente através da ponderação de solução construtiva que equacione a execução em viaduto nas Zonas Ameaçadas pelas Cheias.

De referir também que a área onde se desenvolve o projeto apresenta uma forte componente agrícola, profundamente afetada pelas soluções previstas no projeto, pelo que também a este nível se preveem impactes muito significativos.

Da análise desenvolvida a nível das condicionantes agrícolas, localizando-se o traçado base e o traçado da Variante, bem como as respetivas bacias de retenção, em área RAN, e considerando as características do projeto e o local de implantação, perspetivam-se impactes negativos, associados a afetações diretas, com perda e inviabilização de solos e seus usos.

A documentação apresentada não inclui a quantificação das áreas agrícolas ou florestais a afetar, incluindo culturas temporárias de sequeiro e regadio, vinha e povoamentos de carvalho, castanheiro, sobreiro e pinheiro-manso, apesar de reconhecer que a ocupação de terrenos agrícolas e florestais é inevitável.

Assim, considera-se que o projeto é suscetível de originar impactes negativos significativos face à sensibilidade ambiental e à heterogeneidade das zonas geográficas passíveis de serem afetadas.

Ao nível da socioeconomia salientam-se os impactes negativos das ações construtivas junto das populações locais, quer ao nível da habitabilidade, quer na mobilidade local. Neste âmbito, destacam-se as ações de mobilização de solo e movimentação de terras, não só em função da emissão direta de poeiras resultantes das ações de construção e emissões de ruído resultantes da circulação e funcionamento de veículos pesados e maquinaria de obra. No que se refere às alterações temporárias nos padrões de mobilidade da população, de notar a possibilidade de aumento de tráfego rodoviário nas vias próximas do projeto, pela circulação de veículos pesados afetos à obra, prevenindo-se também alguns constrangimentos na circulação rodoviária, nomeadamente a EN201, a EN205-4, a EN103 e a Variante à EN14, na área em questão e sobretudo nos acessos a restabelecer, que podem inclusive ser temporariamente inacessíveis. Consideram-se estes impactes negativos, de carácter local, temporários, diretos, de reduzida magnitude, mas de frequência muito elevada e significativos.

A ocupação de propriedades e subsequente necessidade de expropriação de terrenos para a construção da variante e das bacias de retenção previstas resultará numa perda direta de terrenos, bens e, nalguns casos, rendimento, que se refletem numa perda económica e social para os proprietários afetados. O impacto subsequente classifica-se como negativo, direto, certo, local, permanente, irreversível, de magnitude em geral reduzida em função do tipo de terrenos/rendimento perdidos, probabilidade muito elevada e significativo.

De salientar também que na fase de construção ocorrem igualmente impactes positivos, em maior ou menor grau, pela empregabilidade e dinamização, ainda que temporária, do comércio e serviços locais. O impacto causado devido ao aumento do número de postos de trabalho (principalmente nos setores da construção civil e obras públicas) e ao aumento temporário do volume de negócios são sobretudo, temporários, indiretos, de reduzida a moderada magnitude, extensão local e pouco significativos, sendo maximizáveis, em função das opções do empreiteiro, caso este maximize o aproveitamento de recursos materiais e humanos locais.

No decurso da fase de exploração, os impactes socioeconómicos decorrem do funcionamento da via construída e da interação próxima com a mesma. O troço em análise resulta da necessidade urgente da execução de uma alternativa às acessibilidades existentes. Neste contexto, considera-se que o projeto terá um impacto positivo, direto, local, de moderada magnitude e muito significativo a nível social, em função da melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade. Verificam-se ainda impactes positivos pelo incremento das condições de segurança. Esse impacto reveste-se de média magnitude e moderada significância.

Considerando-se que o projeto está previsto no PDM de Braga e é compatível com a estratégica contida no mesmo, apesar dos efeitos positivos de construção de uma nova infraestrutura rodoviária, em meio urbano, para uma ligação mais rápida e segura entre os municípios limítrofes, os impactes para a população, estrutura económica e meio ambiente consideram-se negativos, diretos, de carácter local e de grande magnitude, podendo, contudo, ser minimizados através da definição e implementação de medidas de minimização adequadas.

Já no que se refere aos potenciais impactes sobre o património cultural, tendo em conta o referido na anterior pronúncia desta Agência, o proponente alega agora que:

- a) Sobre o Imóvel de Interesse Público e respetiva Zona Geral de Proteção verifica-se um *“reduzidíssimo impacto da via (...) uma sobreposição tangencial relativamente à ZGP, de um imóvel há muitos anos em estado de absoluta ruína, ficando, ainda assim, o município disponível para adoção de quaisquer medidas complementares tendentes à mitigação de eventuais efeitos que possam ser considerados negativos”*.
- b) Quanto aos imóveis inventariados no PDM, a Câmara Municipal detém *“tutela exclusiva dos mesmos”* garantindo que *“será sempre preocupação e prioridade da autarquia a otimização da sua relação com a via nos termos em que é proposta, mesmo que, se necessário, sejam para o efeito tomadas as medidas complementares que se venham a entender como vantajosas para a diluição de impactes”*. O mesmo entendimento é apresentado em relação aos valores patrimoniais arqueológicos inventariados.

Não obstante o reconhecimento das competências da Câmara Municipal de Braga no domínio da salvaguarda do património cultural inventariado no respetivo PDM, entende-se que a argumentação apresentada não altera os fundamentos que sustentaram o parecer anteriormente emitido, nomeadamente quanto aos impactes significativos decorrentes do projeto sobre os elementos patrimoniais, nomeadamente os relativos ao património imóvel classificado ou em vias de classificação, mas também sobre valores patrimoniais arqueológicos.

Por outro lado, importa também ter presente que a infraestrutura proposta interseta o corredor ecológico associado ao Rio Torto e à bacia do Rio Cávado. A solução técnica apresentada, baseada maioritariamente em aterros em zonas ameaçadas pelas cheias, poderá comprometer a integridade biótica das margens e os elementos agora apresentados pelo proponente não permitem garantir a salvaguarda da conectividade ecológica, afigurando-se essencial a análise de soluções de engenharia naturalista ou viadutos que garantam a livre circulação de espécies. Importa ainda salientar que a subdivisão da variante em troços isolados impede a correta avaliação do efeito de barreira e da fragmentação de habitats, comprometendo a continuidade dos ecossistemas ripícolas e a fauna associada.

Este mesmo aspeto foi já igualmente salientado na anterior pronúncia desta Agência, na qual se assinalou que a submissão e análise do projeto de forma faseada e dividida em troços menores impossibilita uma verdadeira compreensão dos impactes do projeto no território, sendo possível que os mesmos acabem por ser subestimados. Assim, a submissão do projeto a procedimento de AIA deve abranger não apenas o troço acima indicado, mas a totalidade do projeto da Variante do Cávado na extensão que se encontra ainda por concretizar.

Face à análise desenvolvida, e atendendo aos critérios de seleção estabelecidos no anexo III do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo se mantém suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente. Assim, entende-se ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do referido diploma, pelo que deve o mesmo ser sujeito a procedimento de AIA.

É ainda de salientar que, no âmbito do desenvolvimento do respetivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA), deve ser tida em consideração que a admissibilidade condicionada prevista na matriz do PGRI exige que

sejam asseguradas soluções que promovam, sempre que possível, o contínuo fluvial/corredores ecológicos, o encaminhamento e dissipação das águas, a maior infiltração e o aumento da resiliência do território, em consonância com as normas gerais aplicáveis às áreas ARPSI.

Devem igualmente ser acautelados os seguintes aspetos:

- a) As passagens hidráulicas devem ser devidamente dimensionadas para caudais de cheia centenária, demonstrando a manutenção da continuidade hidráulica e a não intensificação local das velocidades de escoamento.
- b) As bacias de retenção devem ser verificadas e ajustadas, se necessário, por forma a assegurar o desempenho descrito no projeto, em especial o não agravamento do risco de cheia e a compensação da impermeabilização introduzida.
- c) O traçado, quando se desenvolva paralelo ao leito, deve apresentar, sempre que possível, afastamento mínimo de 5 m, ou outro tecnicamente justificado.
- d) Atendendo a que a interferência com Zona inundável/ ARPSI ocorre em setor cartografado com perigosidade “Baixa – Muito Baixa”, deve ser assegurado que a solução adotada não agrava localmente a altura de água, a velocidade de escoamento nem o desequilíbrio hidráulico entre margens, devendo ser ponderadas soluções que garantam adequada permeabilidade transversal do vale e mitiguem o efeito dique da via.
- e) Na Rua do Barral, na N205-4 e na N201 deve ser verificada a coerência entre o dimensionamento final das soluções e os resultados comparativos apresentados no estudo hidráulico, atendendo a que são estes os pontos identificados como críticos e objeto de demonstração específica.
- f) Deve ser verificada a eventual interferência com níveis freáticos, zonas de recarga e captações pouco profundas nos troços em que os movimentos de terras o justifiquem.
- g) Deve ser assegurada a posterior monitorização da eficácia das medidas implementadas, designadamente das soluções de drenagem, retenção e atravessamento hidráulico, por forma a verificar o seu efetivo desempenho na mitigação dos impactes identificados.
- h) Caso se venha a verificar que as medidas adotadas não asseguram, em termos reais, a mitigação prevista ou o não agravamento das condições de escoamento e de risco de inundação, devem ser propostas medidas complementares.