

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

Identificação	
Designação do Projeto	Ponte sobre o Rio Sabor - Substituição do tabuleiro da obra de arte.
Tipologia de Projeto	Anexo II, n.º 10, alínea e) do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Localização (freguesia e concelho)	Concelho de Torre de Moncorvo, Freguesia de Cabeça Boa
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro
Proponente	Câmara Municipal de Torre de Moncorvo
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Torre de Moncorvo
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 pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	--

Data de emissão	11 de novembro de 2025
------------------------	------------------------

Breve descrição do projeto
O presente projeto visa a substituição integral do tabuleiro da ponte sobre o Rio Sabor, estrutura que assegura a ligação entre o atual restabelecimento do Itinerário Principal n.º 2 (IP2), na margem esquerda, e a povoação da Foz do Sabor, na margem direita. A ponte atual apresenta sinais de degradação, tendo sido impostas limitações por questões de segurança, as quais levaram à proibição de circulação de veículos com peso superior a 8 toneladas e à redução da via a apenas uma faixa de rodagem. Por outro lado, nos períodos de maior pluviosidade, a ponte fica submersa devido às cheias frequentes que ocorrem naquela zona. Por esse motivo, foram analisadas várias alternativas, como a elevação do tabuleiro ou a construção de uma nova ponte mais a montante da foz do rio. No entanto, conforme indicado na

documentação apresentada, essas opções revelaram-se financeiramente inviáveis e implicavam impactos ambientais e paisagístico significativos.

A intervenção agora proposta decorre assim das recomendações constantes do relatório da “Vistoria Técnica às condições de segurança da Ponte da Foz do Sabor”.

Com o objetivo de melhorar as condições de acessibilidade, o novo tabuleiro será implantado sobre os pilares e encontros existentes, apresentando uma largura superior à da estrutura atual. Esta alteração não implica modificações significativas no traçado viário, o qual se manterá conforme o esquema existente.

A nova secção transversal do tabuleiro possui uma largura total de 8,15 metros, distribuída da seguinte forma:

- 0,30 m para viga de bordadura e guarda-corpos (em ambos os lados);
- 0,95 m para passeio pedonal;
- 0,30 m para lancil e guarda de segurança (em ambos os lados);
- 2 faixas de rodagem com 3,00 m cada.

Esta configuração representa um aumento da largura da faixa de rodagem de 3,00 m para 6,00 m, contribuindo para uma melhoria substancial da acessibilidade rodoviária e para a mitigação dos constrangimentos atualmente verificados.

Considerando que as cotas de cheia se situam acima da cota do novo tabuleiro — cuja implantação aproveita os apoios existentes — o perfil transversal foi concebido de forma a favorecer o escoamento exterior, ainda que possam ocorrer fenómenos pontuais de separação da veia líquida.

A ampliação da secção transversal, aliada à necessidade de cumprimento das exigências legais relativas às cargas regulamentares, determinou a adoção de uma solução estrutural composta por vigas longitudinais e carlingas metálicas, com tabuleiro em betão armado. Esta solução permite evitar acréscimos significativos de carga sobre os pilares e fundações existentes, garantindo um equilíbrio adequado entre as dimensões do tabuleiro, dos apoios e dos vãos — características que se mantêm inalteradas.

As guardas do tabuleiro foram desenhadas com especial atenção à integração na estrutura e ao enquadramento paisagístico, assegurando simultaneamente a segurança e a harmonia visual da intervenção.

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, e ao abrigo do seu artigo 3.º, foi solicitada pronúncia da APA 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 (...)*”, 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 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

Para o efeito, o proponente apresentou um conjunto de documentação para cumprimento do disposto no anexo IV do referido diploma, tendo a autoridade de AIA solicitado informação adicional, de forma a permitir uma adequada análise do projeto e dos respetivos impactos.

- a valorização turística da área envolvente;
- a melhoria estética da infraestrutura enquanto elemento arquitetónico;
- o reforço das condições de segurança e conforto para os residentes da aldeia de Foz do Sabor e das localidades vizinhas.

Desta forma, considera-se que a intervenção proposta não irá colocar em causa a autenticidade e integridade do Bem Alto Douro Vinhateiro.

Refira-se, contudo, que a memória descritiva do projeto não contempla qualquer caracterização socioeconómica de referência. Sabe-se que a atual ponte é estrategicamente fundamental para a mobilidade da população local, sendo utilizada por transportes escolares, veículos de emergência e abastecimento de bens e serviços. A acessibilidade encontra-se muito limitada, sendo a atual circulação apenas para veículos com menos de 8 toneladas e passagem alternada numa única faixa.

A Foz do Sabor constitui um motor económico relevante para a região, na qual se encontram previstos vários investimentos públicos e privados, nomeadamente um aquaparque, unidades hoteleiras e lojas de produtos regionais.

No documentação apresentada não são identificados nem avaliados os impactos ao nível do turismo. Se por um lado é expectável a ocorrência de impactos negativos durante a obra de reabilitação, tais como o condicionamento do tráfego rodoviário e o ruído provocado pela movimentação das máquinas e ações de demolição, os mesmos são minimizáveis e passíveis de serem revertidos uma vez concluídas as intervenções e repostas as condições de origem.

Verifica-se que a reabilitação da ponte se torna essencial, em termos de segurança rodoviária e mobilidade quotidiana; no fluxo de visitantes e turistas, bem como na evacuação e socorro em caso de incêndios, muito frequentes na zona. A ausência da ponte em condições plenas, obriga a desvios até 35 km, com impacto direto na economia, qualidade de vida e serviços básicos.

Adicionalmente, prevê-se a ocorrência de impactos indiretos positivos, nomeadamente a redução das emissões de dióxido de carbono (CO₂), decorrente da diminuição do número de deslocações necessárias para o transporte de alunos e de veículos de grande porte.

No que respeita ao uso do solo, a documentação apresentada indica que não se preveem alterações permanentes na ocupação ou na afetação do solo na área abrangida pelo projeto. Todavia, o estudo não contempla a quantificação da ocupação por culturas agrícolas, inexistindo, por conseguinte, informação que permita aferir com precisão as áreas que podem ser afetadas.

Durante a fase de construção, prevêem-se impactos negativos temporários nas áreas ocupadas pelo estaleiro e pelos equipamentos necessários à execução dos trabalhos. Importa salientar que o depósito de escombros, ainda que de forma provisória, no interior do estaleiro, não é admissível.

A execução da obra implicará a instalação de gruas de grande capacidade, a montagem do estaleiro e a circulação de veículos, ações que podem provocar a destruição de vegetação e a compactação do solo. Estes efeitos constituem impactos negativos de reduzida magnitude, localizados, certos e reversíveis a curto prazo. A estes somam-se os impactos decorrentes da movimentação de embarcações, veículos e trabalhadores afetos à intervenção.

Verifica-se ainda que, de acordo com o Plano Diretor Municipal (PDM) de Torre de Moncorvo, publicado pelo Aviso n.º 10665/2012, de 8 de agosto, a área de implantação do projeto insere-se em solo classificado como solo rural, abrangendo as seguintes categorias: “Espaços Agrícolas de Produção”, “Espaços Naturais”, “Corredor Ecológico” e área integrada na Região Demarcada do Douro (RDD).

A proposta de intervenção, centrada no alargamento da faixa de rodagem do tabuleiro da ponte existente, é considerada compatível com as disposições regulamentares em vigor. Em matéria de ordenamento do

território, não se prevê a ocupação de superfície adicional para além da já afeta à infraestrutura, não se verificando, por conseguinte, conflitos com os usos definidos para o solo.

A análise da Planta de Condicionantes evidencia que o projeto se localiza em áreas classificadas como:

- “Albufeiras de águas públicas”;
- “Limite da zona reservada das albufeiras (100 m)”;
- “Limite das zonas inundáveis”;
- “Reserva Ecológica Nacional (REN)”;
- “Limite da Zona Especial de Proteção (ZEP) do Alto Douro Vinhateiro”.

A integração da área de intervenção na Carta da REN do concelho de Torre de Moncorvo, aprovada pela Portaria n.º 181/2013, de 13 de maio, confirma que o projeto se insere em tipologias de área REN, nomeadamente:

- “Zonas ameaçadas pelas cheias”;
- “Albufeiras e faixas de proteção”;
- “Áreas de máxima infiltração”.

Nos termos do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de março, e conforme o Anexo IV do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto, estas tipologias correspondem a:

- “Zonas ameaçadas pelas cheias”;
- “Áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos”;
- “Albufeiras que contribuam para a conectividade e coerência ecológica da REN, bem como os respetivos leitos, margens e faixas de proteção”.

A intervenção proposta — substituição do tabuleiro da Ponte sobre o Rio Sabor — pode enquadrar-se na alínea t) do Ponto II – Infraestruturas, do Anexo II do referido diploma, que contempla “Pequenas pontes, pontões e obras de alargamento das infraestruturas existentes”. Nestes casos, a ação está sujeita a comunicação prévia junto da CCDRN, face à afetação dos sistemas acima referidos.

A admissibilidade da intervenção está condicionada ao cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:

i) Demonstração, por parte do proponente, da minimização da ocupação de área REN e das operações de escavação e aterro; ii) Estabelecimento de medidas de minimização dos impactes ambientais e paisagísticos; iii) Garantia de que, nos leitos dos cursos de água, a intervenção não constitui obstáculo à livre circulação das águas, assegurando uma secção compatível com o escoamento de cheia com período de retorno de 100 anos, excetuando-se as ações temporárias necessárias à execução da obra.

De acordo com os elementos apresentados, verifica-se o cumprimento dos requisitos i) e ii).

Relativamente ao requisito iii), conforme indicado na Memória Descritiva do Município de Torre de Moncorvo, a cota proposta para o novo tabuleiro (107,8 m) é superior ao Nível Pleno de Armazenamento (NPA) da albufeira da Valeira, mas inferior à cota de cheia centenária (124,5 m).

Sobre esta questão, o Município esclarece que, para garantir a cota de cheia centenária, seria necessário construir uma nova ponte desde o IP2/N102 até ao interior da aldeia, atravessando todo o Vale da Vilariça — solução considerada tecnicamente e financeiramente incomportável, com impactes ambientais e paisagísticos significativos.

Importa considerar que o projeto se insere na sua íntegra na Região Hidrográfica do Douro (RH3), especificamente na bacia hidrográfica do Douro, e exclusivamente na massa de água “Albufeira da Valeira” (PT03DOU0353A), com um estado ecológico “Razoável”, conforme descrito no 3º ciclo do Plano de Gestão da Região Hidrográfica (2022-2027).

Ainda que a ponte se localize na foz do rio Sabor, insere-se num regolfo da albufeira da Valeira (NPA: 105,20 metros), sem plano de ordenamento próprio, onde as intervenções previstas ocupam leito e margem (50 metros), bem como a zona reservada da zona terrestre de proteção (100 metros).

A ponte enquadra-se em zona ameaçada por cheias (embora não integrante de ARPSI), com cotas para T=2 anos e T=100 anos de, respetivamente, 109 e 124,5 metros, ambas superiores à cota atual do tabuleiro.

Importa efetivamente relevar a interferência integral na albufeira da Valeira, cujas ocupações, ainda que temporárias, são passíveis de causar, durante a fase de construção, impactes nos recursos hídricos, dada a sua natureza fortemente modificada, juntamente com o dinamismo hidrológico presente na região.

Na fase de exploração não são esperados impactes significativos nos recursos hídricos. Não obstante, podem resultar impactes ao nível da infraestrutura, considerando a sua cota inferior às cotas de máxima cheia para T=2 e T=100 anos e, por conseguinte, para os recursos hídricos.

Contudo, apesar do projeto poder estar suscetível a condições naturais extremas, nomeadamente cheias, as possíveis alternativas foram ponderadas e devidamente avaliadas em análise técnica anterior ao presente processo, tendo-se concluído que as mesmas resultariam em custos inportáveis para o município e impactes significativos no ambiente, conforme já referido.

É ainda de referir que, embora os impactes sobre os recursos hídricos possam ser pouco significativos e minimizáveis através das medidas propostas pelo proponente e das medidas expressas na pronúncia emitida em janeiro de 2025 por esta Agência, nomeadamente através da sua Administração da Região Hidrográfica do Norte, deve ser garantida uma campanha de monitorização da qualidade da água superficial do Rio Sabor, tendo em conta a natureza da massa de água e o seu estado/potencial ecológico atual (razoável), em cumprimento da Diretiva Quadro da Água e de da Lei da Água.

Das condições expressas na anterior pronúncia desta Agência, salienta-se a necessidade de o município assumir a total responsabilidade por eventuais prejuízos decorrentes da ocorrência das cheias que vierem a afetar a ponte e de implementar medidas de segurança e alerta de modo a interditar o acesso físico à ponte em situações de ocorrência iminente de cheias. Salienta-se também que o projeto deve ser submetido para apreciação do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) de modo a poder ser avaliado se os elementos que integram a estrutura de suporte do tabuleiro têm robustez suficiente para suportarem os efeitos hidrodinâmicos decorrentes das situações de cheias recorrentes. De recordar igualmente que, previamente ao início dos trabalhos que incidam sobre áreas integrantes do domínio hídrico, deve ser obtido respetivo Título de Utilização de Recursos Hídricos (TURH) para construção, nos termos previstos na Lei da Água e no Decreto-Lei nº226-A/2007, de 31 de maio.

Importa também considerar que a área envolvente à ponte, em ambas as margens do Rio Sabor, é constituída por solo de elevada produtividade agrícola, estando integrada no perímetro de rega do Aproveitamento Hidroagrícola do Vale da Vilariça – Bloco Sul, e simultaneamente classificada como Reserva Agrícola Nacional (RAN).

No entanto, os trabalhos específicos de beneficiação da Ponte da Foz do Sabor incidem exclusivamente sobre a estrutura existente, não sendo necessária a ocupação ou aquisição de novas parcelas de solo para a sua execução.

A única exceção corresponde à instalação do estaleiro de obra, cuja ocupação será temporária e limitada ao período de execução dos trabalhos. Tendo em conta que a margem direita e a margem esquerda da ponte apresentam condicionantes associadas ao regime de regadio e à RAN, tal restringe significativamente as opções para a localização do estaleiro. Na ausência de alternativas fora das áreas condicionadas, e sendo previsível a sua instalação em solo integrado na RAN e em perímetro de rega, devem ser assegurados, aquando da desmontagem do estaleiro, todos os trabalhos necessários à reposição das condições iniciais do solo, incluindo a estimativa da eventual perda de rendimento agrícola durante o período de ocupação.

A ocupação temporária do solo pelo estaleiro constitui assim uma perturbação ambiental relevante, ainda que de natureza transitória e passível de minimização. Após a conclusão dos trabalhos, será necessário implementar um conjunto de ações destinadas à recuperação física, química e biológica do solo, em conformidade com as Normas de Boas Práticas Agrícolas, com vista à reposição da situação anterior e ao restabelecimento do equilíbrio natural da área afetada.

Adicionalmente, alerta-se para a existência de agricultores na área em foco com projetos agrícolas em execução ou já executados, financiados pelo Estado Português através de programas operacionais como o PRD2020 (2014–2020), o PEPAC 23.27 e o VITIS. A identificação e localização desses projetos deve ser efetuada através da consulta às plataformas do parcelário agrícola.

No que respeita às condicionantes agrícolas, o alargamento da ponte pode implicar um impacto negativo definitivo, ainda que de reduzida magnitude, caso a área a ocupar pelos encontros E1 e E2 — não quantificada no projeto — se localize em zona integrada na RAN e em área de olival.

Verifica-se igualmente uma potencial interferência com solos agrícolas e solos classificados como RAN, caso venham a ocorrer intervenções na envolvente da ponte sobre a foz do Rio Sabor. Esta interferência representa um impacto negativo não quantificado, dada a ausência de informação que permita determinar com precisão as áreas afetadas. Acresce a possibilidade de interferência com áreas de cultivo de olival, cuja extensão também não foi possível apurar.

Assim, nos termos do regime jurídico da RAN, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, na sua redação atual, o n.º 1 do artigo 20.º determina que *“as áreas da RAN devem ser afetadas à atividade agrícola e são áreas non aedificandi, numa ótica de uso sustentado e de gestão eficaz do espaço rural”*. O artigo 22.º do mesmo diploma prevê exceções, nomeadamente na alínea l) do n.º 1, que admite *“obras de construção, requalificação ou beneficiação de infraestruturas públicas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias, de logística, de saneamento, de transporte e distribuição de energia elétrica, de abastecimento de gás e de telecomunicações, bem como outras construções ou empreendimentos públicos ou de serviço público”*.

Caso se verifique a necessidade de executar ações em áreas condicionadas pela RAN, nos termos do n.º 1 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, as utilizações não agrícolas estarão sujeitas a parecer vinculativo da Entidade Regional da Reserva Agrícola do Norte (ERRAN Norte), mediante requerimento devidamente instruído.

No que respeita às áreas de olival, caso se comprove a necessidade de arranque de oliveiras, esta ação pode enquadrar-se nos termos da alínea j) do n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 120/86, de 28 de maio, carecendo de autorização a solicitar à CCDRN, mediante requerimento específico.

De referir também que o projeto não incide em qualquer área sensível do ponto de vista da conservação da natureza, sendo as áreas classificadas mais próximas a Zona Especial de Conservação (ZEC) Rios Sabor e Maças (PTCON0021) e Zona de Proteção Especial (ZPE) Rios Sabor e Maças (PTCON0021), a aproximadamente 4,5km e 10,5km, respetivamente.

Apesar da documentação apresentada desenvolver pouco a caracterização do ambiente atual e a avaliação dos potenciais impactos do projeto ao nível dos sistemas ecológicos, tendo em conta que o estaleiro será localizado em terrenos agrícolas e que as gruas serão instaladas junto aos encontros da ponte, os biótopos terrestres passíveis de ser diretamente afetados serão as áreas agrícolas e as galerias ripícolas. Todavia, é assumido na referida documentação que a galeria ripícola situada nas margens do rio não será afetada pela interferência de qualquer máquina, o que salvaguarda o mais sensível destes dois biótopos.

Os ecossistemas aquáticos serão os mais suscetíveis de sofrer impactos com a implementação do projeto, em resultado das operações associadas à obra de reforço dos pilares (dragagem junto aos pilares, movimentação de estruturas flutuantes e meios aquáticos, intervenção na estrutura dos pilares em

contacto com o meio hídrico). Estas intervenções podem condicionar a presença de algumas espécies ou resultar na contaminação do recurso hídrico (com efeitos sobre a fauna e flora) em caso de arrastamento de resíduos e substâncias poluentes. Não obstante, o reforço dos pilares pode ser uma mais-valia para os ecossistemas aquáticos, em fase de exploração, uma vez que a colocação de camisas metálicas protetoras impedirá a progressão da contaminação ambiental pelo efeito de corrosão do betão dos pilares. Por outro lado, a geometria curvilínea no topo dos pilares, favorece a não acumulação de detritos, contribuindo assim para o melhor escoamento das águas.

Os elementos constituintes do projeto de execução permitem assim concluir que, com a adoção de uma solução estrutural pré-fabricada em oficina, as intervenções a realizar no local serão limitadas, pelo que os eventuais impactes cingir-se-ão à fase de construção e tenderão a ser de natureza temporária e localizada. Apesar de se antever que esses impactes possam ter maior significância nos ecossistemas aquáticos, importa considerar a pressão já exercida pela presença humana associada à atividade piscatória, à circulação de embarcações e à prática de atividades de recreio banhar e em meio aquático.

Os impactes ao nível dos sistemas ecológicos devem, todavia, ser minimizados, destacando-se para esse efeito o Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição, preconizado pelo proponente, bem como um conjunto de outras medidas a implementar durante a fase de execução da obra. 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 de minimização e monitorização 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, pelo que o mesmo não carece de ser sujeito a procedimento de AIA.

Condições para licenciamento ou autorização do projeto

Previamente ao início da execução da obra

1. Remeter à autoridade de AIA, previamente ao início da obra, a localização do estaleiro e planta de organização do mesmo. A localização deve ser escolhida criteriosamente, dando preferência a áreas já artificializadas e garantindo:
 - a. A menor perturbação possível das populações mais próxima;
 - b. O maior afastamento possível à bacia visual do rio Douro;
 - c. Que são evitadas áreas do domínio hídrico.
2. Elaborar e implementar um Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra que contemple todas as condições constantes do presente parecer, bem como as constantes da documentação apresentada pelo proponente no âmbito do presente procedimento.

Fase de execução da obra

3. Promover ações de formação e sensibilização ambiental para os trabalhadores da obra, com referência às boas práticas ambientais.
4. Respeitar o período de reprodução da colónia de *Delichon urbicum* Andorinha-dos-beirais que ocorre no tabuleiro da ponte. A remoção do tabuleiro, ou dos ninhos deve decorrer no período entre 1 de outubro e 31 de dezembro.
5. Salvar e manter as galerias ripícolas presentes, sendo que as mesmas devem ser repostas em caso de afetação.

6. Evitar qualquer intervenção que conduza à alteração da qualidade ou perda de aptidão agrícola, nas áreas de Reserva Agrícola Nacional.
7. Reaproveitar os solos de aptidão agrícola, para ocupações de solo compatíveis com a sua aptidão, na movimentação de terras.
8. Colocar o depósito de escombros da demolição de obra e/ou terras sobrantes em áreas não integradas em solos agrícolas, nomeadamente RAN e olival, e em áreas fora do domínio hídrico.
9. Interditar a utilização de zonas de empréstimo de materiais além das definidas, quer na área de intervenção direta, quer na envolvente.
10. Colocar uma vedação envolvente em toda a área da obra e um painel informativo na entrada da obra que indique o dono da obra, o empreiteiro geral, a duração prevista e um contacto para informações/esclarecimentos
11. Garantir que as áreas adjacentes às áreas a intervencionar, ainda que possam ser utilizadas como zonas de apoios, não sejam objeto de corte da vegetação existente ou decapadas. Caso tal ocorra, a vegetação deve ser reposta, sobretudo se se tratar de espécies autóctones ou ripícolas.
12. Garantir que a movimentação de máquinas e viaturas afetas à obra privilegia o uso de acessos existentes ou o percurso por áreas menos sensíveis à compactação e impermeabilização dos solos, evitando a circulação indiscriminada pelo terreno.
13. Sinalizar os acessos à obra.
14. Restringir a circulação de maquinaria e veículos aos limites afetos à obra.
15. Limitar a velocidade de circulação de veículos pesados e adotar, sempre que for inevitável a travessia de zonas habitacionais, velocidades moderadas.
16. Assegurar um local de estacionamento para viaturas pavimentado e com sistemas de drenagem de águas pluviais.
17. Estabelecer um local apropriado para manutenção e lavagem de maquinaria e viaturas, devidamente impermeabilizado, com posterior recolha dos efluentes e encaminhamento para um centro de tratamento adequado. Este local deve ser afastado do leito do rio.
18. Garantir a manutenção periódica de todos os veículos e equipamentos afetos à obra.
19. Garantir a implementação do Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição, devendo a versão proposta ser adaptada, uma vez que se verificam incoerências face ao descrito nas Cláusulas Técnicas Especiais do Projeto de Execução e na Memória Descritiva das Estruturas e que não é feita uma abordagem sobre o manuseamento dos materiais essenciais ao reforço dos pilares durante a execução da obra e sobre a possível contaminação do meio hídrico e consequente afetação dos recursos ecológicos associados
20. Garantir a implementação de um Plano de Gestão de Resíduos (PGR), o qual deve estabelecer um parque de resíduos e contemplar o seu acondicionamento de acordo com a tipologia e grau de perigosidade, evitando que permaneçam no local mais tempo que o necessário.
21. Interditar a queima a céu aberto de qualquer tipo de materiais ou resíduos.
22. Garantir uma limpeza/manutenção periódica dos rodados dos veículos afetos à obra, bem como da via de acesso à ponte.
23. Garantir a limpeza/manutenção periódica das margens, minimizando os efeitos de acumulação de sedimentos e consequente redução da secção de vazão livre.
24. Proceder à limpeza das vias públicas utilizadas pelos veículos afetos à obra, sempre que necessário.

25. Controlar os consumos de água, combustível, energia elétrica, no estaleiro e nas frentes de obra, de modo a minimizar os consumos e promover a eficiência da utilização destes recursos.
26. Caso necessário, criar um sistema periférico de drenagem das águas pluviais dentro do perímetro da obra, de modo a conduzir estas águas nas melhores condições até ao meio recetor natural.
27. Assegurar a proteção da vegetação existente e implementar um plano de recuperação da vegetação para restaurar áreas degradadas em resultado das intervenções durante a fase de obra.
28. Garantir que não são realizados atos que prejudiquem fisicamente a fauna local, tal como a destruição de ninhos, o apedrejamento de animais, entre outros.
29. Assegurar que, caso sejam detetadas crias, animais feridos e/ou em estado débil, seja contactado o SEPNA (Serviço de Proteção da Natureza e Ambiente).
30. Implementar medidas de segurança e alerta de modo a interditar o acesso físico à ponte em situações de ocorrência iminente de cheias.
31. Garantir a limpeza/manutenção periódica das margens, minimizando os efeitos de acumulação de sedimentos e consequente redução da secção de vazão livre.
32. Realizar campanhas de monitorização, da qualidade da água superficial do Rio Sabor.

Fase final de execução da obra

33. Garantir a reposição dos teores de matéria orgânica do solo, através de instalação de coberto vegetal gramíneas e leguminosas que depois serão enterradas ou mesmo a aplicação de estrumes ou biofertilizantes que irão melhorar a estrutura do solo e aumentar a atividade microbiana deste.
34. Recuperar e renaturalizar as áreas afetadas pelos trabalhos, incluindo a limpeza e descompactação dos solos, a remoção de entulhos e inertes, bem como a reposição da estrutura original do solo, através da eventual cobertura com terra viva e sementeira.