

original

Parecer da Comissão de Avaliação

Processo de Avaliação n.º 1556

Centro Náutico de Vale Manso

(Projecto de Execução)

Comissão de Avaliação

Agência Portuguesa do Ambiente

Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Junho de 2007

1. INTRODUÇÃO.....	2
2. Localização objectivos e descrição do projecto	3
3. Apreciação Especifica	3
3.1 Descritores determinantes	3
3.2 Aspectos relevantes dos Descritores não FUNDAMENTAIS	10
4. Consulta Pública.....	13
5. ConCLUSÃO	14

1. INTRODUÇÃO

Dando cumprimento à legislação sobre AIA – DL 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL 197/2005, de 8 de Novembro, deu entrada no Instituto do Ambiente (IA) para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Projecto de Beneficiação e Licenciamento do "Centro Náutico de Vale Manso", em fase de Projecto de Execução, cujo proprietário é o Conjunto Turístico do Condomínio de Vale Manso e a entidade licenciadora é a CCDRLVT.

Na sequência do pedido de sujeição a procedimento de AIA, o IA nomeou, ao abrigo do artigo 9º do diploma legal acima referido e através do ofício circular nº 010102, de 2006.08.03, a respectiva Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes da APA, do Instituto da Água (INAG), do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (ex-Instituto Português de Arqueologia (IPAA)), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT) e ainda um técnico especialista.

Os representantes nomeados por estas entidades são:

- IA - alínea a) – Arqª Cristina Russo
- IA- alínea a)– Engª Rita Cardoso
- INAG - alínea b) – Dr. Raul Caixinhas
- IPA - alínea d) – Drª Maria João Brum
- CCDR LVT - alínea e) – Engª Luísa Cancellata de Abreu
- IA - alínea f) – Eng. Pedro Antão
- CCDR LVT - alínea f) – socio - economia

O INAG, apesar de nomeado e ter indicado o representante, comunicou posteriormente que não participava nos trabalhos da CA, dado entender que estando o projecto já executado e sendo a avaliação prévia à implantação e desenvolvimento do projecto, não se encontram reunidas as condições para a sua participação no processo de AIA. Após a conformidade, foi solicitado ao INAG parecer externo, no âmbito das suas competências.

Posteriormente, o Eng. Pedro Antão e a Drª Rita Cardoso foram substituídos pela Engª Sara Sacadura Cabral e pela Drª Clara Sintrão respectivamente.

A CCDRLVT comunicou não dispor de recursos humanos para nomear um representante ao abrigo da alínea f, mas que asseguraria esse descritor no seu parecer.

No procedimento de avaliação, a CA efectuou uma visita ao local seguida de uma reunião, a 7 e 28 de Setembro de 2006, com o objectivo de avaliar a conformidade do EIA, tendo considerado necessário solicitar elementos adicionais ao EIA e a reformulação do RNT. Com a entrega dos elementos adicionais, a CA prosseguiu o procedimento da AIA, tendo sido declarada a conformidade do EIA em 7 de Março de 2007.

Em 14 de Maio de 2007, através do ofício nº 000304, a Agência Portuguesa do Ambiente (ex- Instituto do Ambiente) ao abrigo da Artigo 36º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL 197/2005, de 8 de Novembro, enviou um exemplar do EIA, à Inspeção Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território, comunicando o ponto da situação do projecto.

Procedeu-se também à consulta de diversas entidades externas (INAG, SNBPC, DGGE, EDP, EPAL e EP) com competência na apreciação do projecto. Os pareceres recebidos (Anexo 3) foram analisados e integrados no presente parecer.

2. LOCALIZAÇÃO OBJECTIVOS E DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O Centro Náutico de Vale Manso localiza-se na margem esquerda da Albufeira de Castelo de Bode, entre os aglomerados de Martinchel e da Aldeia do Mato, na freguesia de Martinchel, concelho de Abrantes.

O projecto em análise tem como principais objectivos a melhoria das condições de segurança e do plano de água no exercício da prática da actividade náutica de recreio bem como responder às necessidades dos utentes do Condomínio de Vale Manso.

A área da propriedade integra-se no Condomínio de Vale Manso que é constituído por uma Estalagem e 95 habitações para além das áreas comuns.

O Centro Náutico, com 96 lugares de amarração, destina-se a servir a totalidade dos residentes do Condomínio (83 lugares) e os hóspedes da Estalagem (13 lugares), distribuídos por três cais. Foi ainda considerado mais um lugar de amarração destinado à embarcação das entidades que gerem a albufeira.

Os cais de amarração são constituídos por estruturas flutuantes destinadas ao estacionamento dos barcos, equipadas com 17 fingers de 6,0m cada um. Os pontões estão equipados com caixas de distribuição de água e luz.

O EIA refere igualmente que haverá extintores de emergência, bóias, escadas quebra-costas e caixa de primeiros socorros.

A intervenção do projecto em avaliação, com uma área de dimensão inferior à área total do Condomínio, visa a manutenção das infra-estruturas existentes nomeadamente arruamentos e acessos aos ancoradouros e a beneficiação e licenciamento dos ancoradouros, com a substituição dos três existentes por outros de igual dimensão (96 + 1 postos de amarração).

Os acessos aos ancoradouros já se encontram licenciados, de acordo com o EIA, bem como os arruamentos existentes no Condomínio de Vale Manso.

3. APRECIÇÃO ESPECIFICA

Da apreciação do EIA e dadas as características do projecto e do local de implantação proposto, foram considerados pela CA os descritores Recursos Hídricos, Ordenamento do Território e Condicionantes e Aspectos Socio-económicos como determinantes para o apoio à tomada de decisão.

3.1 DESCRITORES DETERMINANTES

Relativamente aos **Recursos Hídricos**, o INAG refere que o estudo em análise apresenta uma boa caracterização da situação de referência no que diz respeito aos recursos hídricos superficiais. Contudo, relativamente à qualidade da água da albufeira o estudo baseia-se apenas em dados de uma única estação de amostragem.

A barragem de Castelo de Bode foi construída em 1951 sendo criada uma albufeira com o mesmo nome. Esta apresenta uma capacidade total de armazenamento de cerca de 1100 hm³ e a sua água é utilizada para o abastecimento de mais de 2 milhões de habitantes, estando previsto o aumento da população a ser abastecida a partir desta albufeira. A albufeira está classificada como uma albufeira de águas públicas protegidas. O local interessado a este projecto dista pouco mais de 1km da captação superficial da EPAL, destinada ao abastecimento público dos habitantes da Área Metropolitana de Lisboa e Região Oeste.

No que diz respeito aos recursos hídricos subterrâneos, o INAG considera que a análise é muito superficial não sendo apresentado o enquadramento hidrogeológico da região nem é

apresentado um inventário das captações na área de influência do projecto. O Estudo limita-se a apresentar valores de qualidade da água subterrânea para a zona de Tomar, não especificando as estações de amostragem a que se referem.

No que diz respeito à análise da qualidade da água superficial, considera essa entidade que deveriam ter sido analisados dados de outras estações, nomeadamente a estação Cabeça Gorda do SNIRH, dados dos programas de monitorização da EPAL e da EDP, de modo a obter-se uma caracterização mais correcta da qualidade da água da Albufeira.

Por outro lado, o EIA deveria ter utilizado dados mais recentes, visto que, apesar de serem referidos valores de 2004/2005, apenas são apresentados valores até Setembro de 2004.

Também a EPAL considerou a análise dos impactes na qualidade da água insuficientes, mostrando-se preocupada com a qualidade da água da albufeira devido à proximidade do centro náutico ao perímetro de protecção da sua captação. Esta empresa considera que a análise de impactes deveria ser feita de uma forma mais quantitativa com realização de simulações e elaboração de cenários de emissão de poluentes.

Relativamente às águas residuais, as infra-estruturas consideradas no centro náutico (n.º 8 do Artº 19º), a única que poderá ter implicações na descarga dessas águas residuais é o parque de estacionamento. Assim, atendendo às utilizações da água do meio receptor, deverá ser salvaguardada a existência de separadores de hidrocarbonetos na rede de drenagem de águas pluviais, a jusante dos parques de estacionamento. A planta com a rede de infra-estruturas apresentada (Des. N.º 1, Anexo A1 do Aditamento) não inclui a totalidade da rede de drenagem de águas pluviais. No Anexo B do Aditamento é incluída cópia da Licença de Descarga de Águas Residuais n.º 95/D/DUDH/01, a qual não se encontra válida desde 2003, não tendo sido renovada por falta de apresentação de elementos pelo requerente.

Qualquer situação de degradação da qualidade do recurso, quer pontual quer continuada no tempo, designadamente, com deposição de hidrocarbonetos, refletir-se-á nas exigências de tratamento compatível com a utilização para consumo humano, com prejuízo para a empresa prestadora do serviço, e, seguramente, para o utilizador final.

Não foi desenvolvido qualquer estudo de modelação da qualidade do meio hídrico, no sentido de avaliar a dispersão de poluentes, associada à prática de navegação a motor, nomeadamente, nesta zona próxima da principal captação para abastecimento público e, em particular, em situação de turbinamento, em que se verificará uma chamada de água acentuada na zona central da albufeira, também interessada à torre da tomada de água;

De acordo com o INAG, os dados utilizados para a análise da qualidade da água classificam-na como A3, ou seja, necessita de tratamento físico, químico e biológico para a produção de água para consumo humano. Apesar da contaminação verificada, a água desta albufeira é considerada de boa qualidade pois a maioria dos seus parâmetros estão classificados na classe A1, sendo esta classificação limitada pelo CBO5, Coliformes totais, Sólidos suspensos Totais e Hidrocarbonetos totais. Além destes parâmetros também foram detectados valores acima do VMR da classe A1 para o CQO e os coliformes totais.

Apesar de não serem maioritários os valores registados acima da classe A1, o facto desta água se destinar ao consumo humano torna, segundo o INAG, qualquer contaminação preocupante. No âmbito deste projecto é de assinalar que de acordo com os dados da monitorização da estação Castelo de Bode (16/H/03) existe actualmente uma contaminação por hidrocarbonetos, classificando a água na Classe A3 em 2 das 7 medições.

Na fase de construção o principal impacte nos recursos hídricos é o aumento do teor em sólidos suspensos totais na água. Este impacte, derivado das partículas geradas pelas acções de substituição das estruturas do ancoradouro, é negativo, temporário e pouco significativo se forem tomadas todas as medidas de prevenção, nomeadamente a colocação de uma barreira de protecção à dispersão dos sedimentos em suspensão em torno da área que vai ser desmantelada.

Na fase de exploração os impactes negativos nos recursos hídricos derivam do aumento do número de embarcações a circular.

Este centro náutico destina-se, aparentemente, a uso exclusivo dos residentes (83 lugares) e turistas (13 lugares) do empreendimento turístico existente, pelo que poderá entender-se que o seu eventual licenciamento se enquadra na permissão expressa no ponto 11 do art.19º do Regulamento, no sentido de licenciar um pontão/embarcadouro, no terreno confinante ao plano de água desde que existam habitações licenciadas (neste caso em condomínio);

Ao centro náutico apenas estão associadas estruturas ligeiras de acesso pedonal e viário adequados, uma vez que o acesso das embarcações ao plano de água, e respectivos abastecimento e manutenção, deverão ser feitos em porto de recreio devidamente licenciado, podendo a localização destas operações ser afastada da zona de protecção das captações;

Apesar do POACB não estipular uma carga máxima, concretamente, para a navegação a motor, considera-se que deverá ser desincentivada esta prática nas zonas próximas das captações, promovendo as práticas alternativas de remo, ou navegação à vela ou com propulsão eléctrica.

Segundo o INAG, o EIA não é claro no que diz respeito ao número de embarcações que utilizam actualmente o ancoradouro pois, apesar do projecto manter o número de lugares de amarração, na análise de impactes é referida “uma eventual maior circulação de embarcações” uma vez que, tal como é explicado, “embora o número de postos de amarração não aumente, as condições serão melhoradas e, conseqüentemente, mais atractivas” (página 4.10 do relatório síntese). Na página 4.12 do mesmo documento, na conclusão diz que a análise “estritamente da zona do centro náutico” é realizada para “o aumento, para cerca do dobro, do número de embarcações a transitar e a abastecer combustível”. Este facto dificulta a análise dos impactes pois não é possível determinar o aumento que se verificará no número de embarcações a circular.

No entanto, qualquer aumento do número de embarcações representa uma maior deterioração da qualidade da água, principalmente no que diz respeito à contaminação por metais pesados e hidrocarbonetos, que, segundo os dados disponibilizados no EIA, já apresentam concentrações elevadas na água.

Como o projecto situa-se relativamente próximo da captação de água da EPAL (cerca de 1700 metros), responsável pelo abastecimento de um quinto da população nacional, é indispensável haver uma maior preocupação com a qualidade da água de forma a não comprometer este uso.

Por outro lado, de acordo com as plantas síntese do POACB, estão previstos um total de 6 centros náuticos e 9 portos de recreio, tendo sido até ao momento apenas aprovado em sede AIA com parecer favorável condicionado, o Porto de Recreio da Serra com capacidade para 280 embarcações. Dado que o POACB não prevê uma capacidade máxima para as infra-estruturas de apoio ao recreio náutico propostas e uma vez que os projectos são avaliados individualmente, o INAG entende que corre-se o risco do número total de embarcações autorizadas a circular na albufeira vir a comprometer a qualidade da água para o seu principal uso, água para consumo humano. Assim sendo, em cada avaliação de impacte ambiental, deve ser tido em conta os possíveis impactes cumulativos relativos a este aspecto.

A EPAL, no seu parecer, também chama a atenção para este aspecto, baseando-se no Relatório Síntese do POACB “ a determinação do impacte das embarcações com motor deverá ser alvo de um estudo pormenorizado, na medida em que não existem informações suficientes para avaliar o tipo de poluentes originados e a sua capacidade de dispersão na albufeira, nas diferentes épocas do ano. Com base nesse conhecimento deve ser determinada a capacidade de carga da albufeira, que condicionará o licenciamento das embarcações na área de intervenção do POACB “.

Deste modo, o INAG considera que o número de lugares de amarração deverá ser o mínimo indispensável para o apoio ao condomínio de Vale Manso (habitações e estalagem). Este número, em princípio, será coincidente com o número de barcos que actualmente utilizam o ancoradouro. Desta forma, mantém-se a situação actual no que diz respeito à qualidade da água, sem aumento da quantidade de contaminantes lançados, não comprometendo ainda mais os usos da água, principalmente o abastecimento para consumo humano.

No relatório síntese do POACB, já referido, está contemplado que “na dúvida, ou na ausência de elementos científicos que garantam que determinados usos ou actividades são compatíveis com a qualidade da água, estes serão condicionados ou interditados”. Deste modo, o número de embarcações só poderá aumentar após a apresentação de estudos que comprovem que tal facto é compatível com a qualidade necessária da água para consumo humano.

Deve ser acautelado que, não estando prevista uma bomba de combustível no centro náutico, os utentes não podem abastecer as suas embarcações no local, devendo recorrer aos portos de recreio existentes na Albufeira de Castelo de Bode.

A aprovação deste projecto, de acordo com o INAG, deve ficar condicionada à implementação de um plano de monitorização da qualidade da água associado à fase de exploração. Este plano deve contemplar os seguintes parâmetros: pH, hidrocarbonetos totais, hidrocarbonetos aromáticos polinucleados, óleos e gorduras, CQO, cádmio e crómio. A amostragem deve ser realizada em 4 pontos: um junto ao cais A, um junto aos cais B e C e dois na zona central da albufeira (um a montante da zona de implementação do projecto e outro a jusante). A frequência de amostragem deve ser mensal durante o semestre seco (de Maio a Outubro) e durante o semestre húmido deve ser realizada uma vez. As recolhas devem ser efectuadas à superfície e em profundidade. Este plano deve ser implementado durante um período de três anos, podendo após este período ser revisto.

Considera ainda, que os planos de monitorização da qualidade da água de todas as infra-estruturas de apoio ao recreio náutico devem integrar-se e complementar-se de modo a permitir uma análise global dos impactes da navegação de recreio a motor na qualidade da água da albufeira, tendo em conta o seu principal uso, água para consumo humano.

No que se refere ao **Planeamento e Gestão do Território e Condicionamentos**, o Plano de Ordenamento da Albufeira de Castelo de Bode (POACB) é um plano especial de ordenamento do território prevalecendo sobre os planos municipais de ordenamento do território incidentes na zona. É um instrumento de âmbito nacional, que vincula as entidades públicas e os particulares e que servirá de base para a análise da conformidade do uso e ocupação propostos.

Da análise do referido plano verifica-se que:

- o disposto na alínea i) do nº 1 do artigo 6º (Plano de água) do Regulamento do POACB permite a “instalação de infra-estruturas associadas ao recreio náutico”;
- está previsto e assinalado na planta de síntese do POACB um Centro Náutico neste local;
- o Centro Náutico existente assegura as infra-estruturas e serviços exigidos no nº 8 do artigo 19º do referido regulamento (acessos para peões e veículos de emergência);

No que respeita à Rede Ecológica Nacional (REN), por força da delimitação constante da RCM nº 43/2002, de 12 de Março, as intervenções pretendidas localizam-se em área integrada na REN, a qual, para além do plano de água incluí ainda uma faixa marginal no sentido terrestre, com cerca de 50 m de largura no local da intervenção.

Atendendo ao disposto no anexo IV ao DL n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção dada pelo DL n.º 180/2006, de 6 de Setembro, verifica-se terem sido contempladas na alínea c) do ponto VII-Turismo, enquanto acções insusceptíveis de prejudicar o equilíbrio ecológico das

áreas integradas na REN, as “estruturas flutuantes de apoio à actividade e à náutica de recreio, em zonas fluviais”, as quais apenas são susceptíveis de autorização pela CCDR competente se se localizarem no plano de água de albufeiras, cumpridos que sejam os requisitos constantes do anexo V ao mesmo diploma legal.

Nesse sentido, as estruturas flutuantes de apoio à actividade e à náutica de recreio, em zonas fluviais, como por exemplo os ancoradouros, são consideradas acções insusceptíveis de prejudicar o equilíbrio ecológico das áreas integradas na REN, sujeitas a autorização da CCDR, caso se localizem nos planos de água das albufeiras e cumpram os condicionalismos impostos na lei (disposições aplicáveis do artigo 4.º e requisitos constantes da alínea c) do ponto VII do anexo V).

Quanto aos condicionalismos do artigo 4.º, só após término do procedimento de AIA e obtenção de DIA favorável ou favorável condicionada é que a CCDR poderá conceder a autorização da ocupação de áreas da REN.

Quanto aos acessos aos ancoradouros (escadas) e aos arruamentos, o aditamento ao EIA afirma que se encontram “devidamente licenciados”, acrescentando que os segundos o foram “no âmbito do licenciamento do Condomínio de Vale Manso” e apresenta em anexo um conjunto de licenças. Concretamente no que se refere às licenças apresentadas que se reportam a acções realizadas em área integrada na REN – escadas de acesso aos ancoradouros e ao plano de água, passagens hidráulicas e arruamento paralelo ao plano de água que conduz às escadas – constata-se que apenas são apresentadas licenças para escadas de acesso ao plano de água e destas, para 3 com comprimento de 17, 2 m e outras 3 com comprimentos de 25 m, 56 m e 23 m.

Atendendo a que tanto na planta da situação existente como na planta de acções de projecto a desenvolver apenas se observam 4 escadas na zona reservada da albufeira, desconhece-se a que respeitam as 6 licenças aparentemente emitidas, as quais, no entanto, a não terem sido renovadas já não se encontram válidas.

Assim sendo, muito embora o projecto objecto de EIA preveja a sua manutenção, as 4 escadas, as 3 passagens hidráulicas e o arruamento paralelo à margem desenvolvem-se em área integrada na REN pelo que haverá igualmente que os enquadrar.

Afigura-se não ser possível enquadrar o conjunto das acções a manter (acessos, arruamento e passagens hidráulicas) e a desenvolver (substituição dos ancoradouros) numa única tipologia de acção insusceptível. Assim, apenas resta enquadrar os arruamentos, acessos e passagens hidráulicas na alínea b) do mesmo ponto VII – Apoios às zonas de recreio balnear e à actividade náutica de recreio, bem como infra-estruturas de apoio, em zonas fluviais, uma vez que já existem e são inerentes ao Centro Náutico que o Plano de Ordenamento da albufeira de Castelo de Bode (POACB) prevê. Esta acção que apenas se pode desenvolver fora do plano de água, está também sujeita a autorização da CCDR, uma vez cumpridos os condicionalismos aplicáveis do artigo 4.º e os respectivos requisitos constantes do anexo V.

No que concerne aos primeiros, a situação é a mesma que a exposta para os ancoradouros, i.e., a autorização só pode ocorrer em momento posterior ao da emissão da DIA, em sequência de solicitação nesse sentido. Relativamente aos requisitos, estão cumpridos todos os que respeitam à actividade náutica de recreio e infra-estruturas de apoio em zona fluvial,

Face ao que antecede, considera-se, em termos exclusivamente de enquadramento no regime da REN, nada haver a obstar à pretensão. Refere-se ainda, que nos termos do n.º 2 do artigo 4.º do DL n.º 93/90, de 19 de Março, na sua redacção actual, a autorização de ocupação de áreas integradas na REN, como já referido, procedimento a desenvolver obrigatoriamente em fase posterior à emissão de DIA favorável ou favorável condicionada, (cfr. n.º 5 do artigo 4.º), depende de solicitação expressa a remeter à CCDR, nos termos do artigo 4.º-A, mediante envio dos elementos instrutórios requeridos, constantes de lista própria disponível no site da CCDR.

No que se refere à **Componente Social**, o EIA refere que o projecto localiza-se numa área predominantemente rural, na qual as áreas urbanas assumem pequena dimensão, constituindo aglomerados de carácter rural, cujo povoamento se alinha em redor das principais vias rodoviárias.

A área envolvente ao Condomínio do Conjunto Turístico de Vale Manso, na qual está instalado o Centro Náutico de Vale Manso, caracteriza-se por uma ocupação maioritariamente florestal com reduzida ocupação humana, sendo as povoações mais próximas Martinchel e Aldeia do Mato.

O POACB permite o uso do plano de água da Albufeira de Castelo de Bode para a prática de actividades, nomeadamente pesca, banhos, navegação recreativa motorizada e não motorizada, entre outros. Este Plano prevê a existência de 9 portos de recreio e 7 centros náuticos, sendo que actualmente existem, sem estarem devidamente licenciados, 5 portos de recreio e 2 centros náuticos entre os quais o de Vale Manso. o POACB não estabelece, no entanto, a capacidade máxima para cada infra-estrutura e/ou para o conjunto da Albufeira.

A rede viária fundamental que serve o concelho de Abrantes é constituída pela A1, IP6/A23, EN2, EN3 e EN118. Para aceder ao Condomínio do Conjunto Turístico de Vale Manso/Centro Náutico de Vale Manso toma-se a EN358 (a partir da A23) que, na povoação de Martinchel, entronca num caminho municipal que lhe dá acesso.

Dos 34 postos de trabalho directos existentes no Condomínio do Conjunto Turístico de Vale Manso, 2 estão afectos permanentemente ao Centro Náutico.

A implantação do Centro Náutico de Vale Manso induzirá impactes quer na fase de construção quer na fase de exploração. No entanto na fase de construção, os impactes resultantes das acções de desmantelamento dos cais existentes e da construção dos novos cais resumem-se ao aumento de tráfego na rede viária promovido por 2 camiões para transporte dos ancoradouros durante 2 dias e 2 camiões para levar a depósito os resíduos resultantes da desactivação dos cais existentes no período de 2 dias).

Haverá ainda a necessidade de utilizar 1 embarcação num período de 2 dias, para o transporte dos ancoradouros entre Bairro Fundeiro e a margem de implantação dos mesmos. Estes materiais serão transportados por via fluvial até Bairro Fundeiro e a partir daí através do CM1211, EM544, EN358 e posteriormente através da rede viária principal, pelo que o tráfego a induzir representa um aumento de cerca de 0,1%.

O transporte fluvial será assegurado por uma empresa devidamente certificada pelo que se considera que estes impactes podem ser considerados negativos temporários e pouco significativos.

Consideram-se impactes positivos e pouco significativos a criação temporária de postos de trabalho.

Para a fase de Exploração prevê-se, um maior fluxo de utentes principalmente durante o período estival, fins-de-semana e férias escolares. Este acréscimo terá consequências quer no aumento do tráfego viário quer no aumento do número de embarcações no plano de água. Relativamente ao tráfego viário, o EIA estima que o aumento seja de 3 veículos/dia.

Quanto ao número de embarcações no plano de água actualmente não excedem 10/dia, sendo que com a melhoria dos cais e respectivos lugares de amarração o EIA prevê que este número no máximo possa atingir 13 embarcações/dia (o que perfaz um aumento efectivo de 3 embarcações/dia). Considera-se este impacte, negativo, pouco significativo e permanente.

O POACB não permite o acesso de embarcações motorizadas ao plano de água a partir dos centros náuticos, sendo que “o acesso de embarcações motorizadas ao plano de água só é permitido a partir dos portos de recreio” (ponto 2 do art.º 9º). Actualmente o acesso aos

locais dos centros náuticos faz-se em qualquer lugar da Albufeira que permita aceder ao plano de água e que se localize na proximidade do local/centro náutico onde se pretende amarrar a embarcação. O EIA prevê que, dada a proximidade, o Porto de Recreio de Alvrangel, venha a ser o local preferencial para o acesso das embarcações ao Centro Náutico de Vale Manso.

Relativamente à regularidade de acesso/retirada dos barcos do Centro Náutico de Vale Manso, o EIA refere que, as embarcações pertencentes aos residentes no Condomínio de Vale Manso acedem ao plano de água, na maioria dos casos, nos meses de Maio e Junho sendo retiradas nos finais de Agosto/Setembro. Quanto às entradas/saídas das embarcações dos hóspedes da pousada de Vale Manso, o EIA refere que estas são difíceis de contabilizar uma vez que estão associadas ao período de estadia dos utentes do mesmo, sendo ainda referido que esta utilização tende a fazer-se sentir aos fins de semana e períodos de Verão. Assim, relativamente a estas questões tendo em conta o número de lugares de amarração disponíveis no Centro Náutico de Vale Manso, o número máximo de embarcações previstas no plano de água (13) e que o transporte das embarcações será faseado no tempo, podendo ser assegurado o acesso ao plano de água a partir do Porto de Recreio de Alvrangel (previsto no POACB, em fase de Avaliação de Impacte Ambiental, tendo sido proposta a viabilidade do projecto no que diz respeito à sócio-economia) considera-se este impacte negativo, pouco significativo e temporário.

Segundo o EIA, a concretização deste projecto induzirá de início a criação de 4 postos de trabalho (PT) permanentes. No entanto vindo a confirmar-se, como previsto, um uso mais frequente do plano de água por parte dos titulares das embarcações este número poderá atingir um total de 3 PT por cais (perfazendo um total de 9 PT).

É expectável que o Centro Náutico de Vale Manso, enquanto parte integrante de uma unidade turística, contribua de forma indirecta para o desenvolvimento da economia local e para a melhoria das condições de vida da população local. De um modo global, considera-se que os impactes resultantes da concretização do presente projecto são positivos, significativos e permanentes.

Atendendo à natureza e significância dos impactes identificados e apesar de se considerar que as medidas de minimização propostas no EIA são adequadas, com vista a evitar ou minimizar os efeitos negativos decorrentes do projecto deverão ser acrescentadas ou reforçadas as seguintes medidas:

Caso a fase de construção se venha a verificar na época de uso mais frequente da Albufeira, deverão as medidas de vigilância e segurança da obra e dos locais e circulações afectos registar o seu reforço e maior frequência de observação

- A zona da obra deverá ser limitada à área estritamente necessária
- Sinalização adequada dos locais de entrada e saída de viaturas
- Colocar em local visível as normas de segurança necessárias à utilização do cais fluvial e plano de água, bem como dados relativos à qualidade da água
- Criar mecanismos de atendimento ao público que permitam a recolha e encaminhamento de reclamações, sugestões e esclarecimentos.

O EIA propõe, ainda, a monitorização da qualidade da água, que irá permitir avaliar a eficácia das medidas preconizadas e averiguar a necessidade de proceder à implantação de medidas suplementares, de modo a assegurar o cumprimento dos parâmetros ambientais exigidos e prevenir a ocorrência de situações que possam eventualmente vir a pôr em causa a saúde pública.

O Centro Náutico de Vale Manso, estando previsto no POACB, poderá contribuir para uma melhor e mais eficaz gestão do plano de água da Albufeira. Enquanto unidade turística, contribuirá de forma indirecta para o desenvolvimento da economia local e para a melhoria das condições de vida da população local.

A implantação dos novos cais fornece aos utentes do Condomínio Turístico de Vale Manso uma melhoria geral (e um serviço mais seguro) das condições de utilização e prestação de serviços do Centro Náutico.

Assim, o descritor sócio-economia considera o presente projecto viável, desde que cumpra as medidas previstas e propostas, bem como o plano de monitorização da água, com vista a evitar ou minimizar os impactes negativos e a potenciar os impactes positivos.

3.2 ASPECTOS RELEVANTES DOS DESCRITORES NÃO FUNDAMENTAIS

No que se refere à **Qualidade do Ar**, é de referir que não foram identificadas fontes de emissões atmosféricas significativas sendo a fonte permanente, mais próxima a EN358.

No entanto, dadas as características desta via rodoviária, tráfego pouco intenso e velocidades de circulação reduzidas, não se consideram significativas as emissões poluentes geradas pelos veículos em circulação, nomeadamente, monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NOx), hidrocarbonetos (HC), dióxido de enxofre (SO₂), partículas em suspensão e chumbo (Pb).

No âmbito regional destaca-se como principal fonte de poluição atmosférica a Central Termoeléctrica do Pego, a qual dista aproximadamente 20 km da área em estudo.

Dado que a zona não se encontra coberta por nenhuma estação da rede nacional de monitorização da qualidade do ar (QualAr) que permita a medição em contínuo, a caracterização da situação de referência para este descritor foi feita com base nos resultados das duas campanhas nacionais de amostragem para dióxido de azoto (NO₂), dióxido de enxofre (SO₂) e ozono (O₃), realizadas em Julho de 2000 e Maio de 2001 e disponibilizadas pelo Programa de Avaliação. Os dados obtidos são indicativos da fraca pressão urbano/industrial e embora não possam ser directamente comparados com os valores legislados, por se referirem a uma média de 7 dias, apontam claramente para o cumprimento desses mesmos valores-limite.

A caracterização da situação de referência foi ainda completada com as informações recolhidas pelo programa CORINAIR no seu último inventário publicado em 1990. No entanto, dada a escala a que se referem os dados deste inventário (estimativas por unidades territoriais – NUT's III) e tendo em conta as dimensões e características do projecto em avaliação, não se consideram determinantes as conclusões extraídas deste programa.

No que se refere aos potenciais impactes do projecto neste descritor importa distinguir entre os aspectos associados à fase de construção e os associados à fase de exploração.

Durante a fase de construção os principais impactes decorrem das emissões de poeiras, resultantes dos próprios trabalhos de obra (operações de desmatagem, movimentação de terras e circulação de veículos) as quais se tornam mais expressivas nos períodos secos devido à acção do vento e aos níveis baixos de humidade no solo. O EIA considera, no entanto, que as eventuais situações de perturbação e incomodidade geradas pela deposição de poeiras nas áreas adjacentes à obra serão minimizadas, de forma natural, pela vegetação arbórea existente que contribuirá para limitar a propagação das poeiras.

Na fase de construção deverão também ser consideradas as emissões atmosféricas associadas ao funcionamento dos veículos pesados e do equipamento utilizado em obra.

Dado que se tratam de emissões resultantes de processos de queima de combustíveis, consideram-se como principais poluentes o monóxido de carbono (CO), o dióxido de enxofre (SO₂) os óxidos de azoto (NOx), os compostos orgânicos voláteis (COV), partículas e fumos negros e os compostos de chumbo (Pb).

Dadas as dimensões da obra e face ao facto da área de implementação do projecto se encontrar afastada de receptores sensíveis, o impacto negativo na qualidade do ar, nesta

fase, será directo mas pouco significativo, reversível e temporário, devendo ser minimizado através da adopção das medidas em anexo ao presente parecer

No que se refere à fase de exploração, os principais impactes sobre a qualidade do ar resultam da emissão de gases de combustão provenientes das embarcações usuárias do porto de recreio e do tráfego automóvel associado ao normal funcionamento desta infraestrutura. Não é contudo expectável que as concentrações de poluentes resultantes destas fontes ultrapassem os valores definidos por lei, considerando-se assim que o respectivo impacte embora negativo, será episódico, de incidência local e de reduzida magnitude e significância. Como tal, recomenda-se apenas que a entidade gestora do porto de recreio promova a manutenção periódica das embarcações que usufruem do Centro Náutico de Vale Manso

Relativamente ao descritor **Qualidade do Ambiente Sonoro**, foi considerado uma área de estudo de cerca de 10 km para norte do Centro Náutico onde foram identificados 13 potenciais receptores sensíveis, na sua maioria pequenas povoações, casas isoladas e alguns equipamentos turísticos. Tendo em conta as características da área em estudo, o ambiente sonoro na envolvente ao projecto apresenta-se pouco perturbado, registando-se como principais fontes de ruído a rede viária local, geralmente com um fluxo de tráfego reduzido, o ruído natural antropogénico nas povoações, o ruído de animais e o ruído das embarcações a motor que circulam na albufeira. De realçar também a Cerâmica CBCB, localizada em Martinchel, a mais de 500 m da zona de navegação (restrita) da albufeira.

Embora o período de navegação, durante o qual a circulação de embarcações é permitida, se verifique apenas entre o nascer e o pôr do sol, em conformidade com o previsto no art. 3º da Portaria 783/98, foram efectuadas medições no período diurno e nocturno para determinação do nível sonoro contínuo equivalente do ruído ambiente (LAeq). Dada a ausência de classificação, por parte da autarquia, o EIA considera que a área apresenta características de zona mista, para a qual os valores do indicador LAeq, estabelecidos no Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 259/2002 de 23 de Novembro, serão de 65 e 55 dB(A), nos períodos diurno e nocturno respectivamente. Os resultados obtidos indicam o cumprimento destes limites em ambos os períodos e em todos os receptores, indicando um ambiente sonoro pouco perturbado.

No que se refere aos potenciais impactes do projecto na fase de construção, é expectável um acréscimo dos níveis de ruído decorrente das operações de construção. O EIA realça, no entanto, que, dado tratarem-se de estruturas flutuantes constituídas por corpos independentes que se removem e implantam por blocos, não está prevista a execução de obras por um período prolongado de tempo nem a circulação de um grande número de veículos pesados de apoio à obra. Apesar de negativos, os impactes no ambiente sonoro não serão significativos uma vez que apresentam um carácter marcadamente temporário e magnitude reduzida.

No entanto, e dado que os níveis de ruído variam de acordo com os processos construtivos e equipamentos utilizados, recomenda-se o recurso a veículos e maquinaria que minimizem estes mesmos níveis, dando cumprimento aos limites de nível de potência sonora definidos no Decreto Lei n.º 76/2002, de 26 de Março.

Os impactes gerados na fase de exploração resultam do normal funcionamento da infraestrutura, podendo-se verificar durante os meses de Verão, devido a um maior fluxo de embarcações, veículos e pessoas, um aumento da amplitude dos níveis sonoros. No entanto, e de acordo com as simulações efectuadas, não se prevê o incumprimento dos valores estabelecidos pela legislação vigente, aquando da elaboração e submissão do EIA.

É, contudo, de salientar que as medições in situ foram efectuadas durante o mês de Março, ou seja, fora da época balnear, e que no Verão os níveis sonoros medidos deverão ser substancialmente superiores.

Face a esta situação, e dado que se encontra já em vigor o novo Regulamento Geral de Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007 de 17 de Janeiro, recomenda-se a realização de uma nova campanha de monitorização durante a época balnear e de preferência no mês em que a infra-estrutura apresente um maior nível de procura. Esta campanha deverá ser levada a cabo de acordo com o novo quadro legal, tendo em conta as alterações em matéria de indicador de ruído, períodos de referência e respectivos valores-limite. O relatório referente a esta campanha, deverá ser apresentado à Autoridade de AIA, num período máximo de 3 meses após a realização da mesma, para efeitos de apreciação e validação dos resultados obtidos.

No que se refere à **Paisagem** o EIA na área de intervenção identificou três unidades de paisagem:

- a mata com grande densidade de coberto vegetal, dominada por pinheiros e eucaliptos,
- a albufeira de Castelo do Bode que coincide com o espelho de água;
- o Núcleo Artificializado coincidente com o Condomínio de Vale Manso

Dado que a infra-estrutura já existe, a sua configuração será semelhante à actual, os principais impactes estarão essencialmente relacionados com a desorganização do espaço confinante com os cais de amarração, durante a fase de construção (dois meses), pelo que o EIA considera que os impactes serão negativos, temporários, de reduzida /nula magnitude e muito pouco significativos.

Da análise efectuada pelo EIA relativamente aos **Aspectos Ecológicos** a área em estudo não se encontra abrangida por nenhuma área sensível. Devido às alterações verificadas na floresta original apenas o Zambujeiro existe no local como elemento remanescente dos povoamentos originais.

Na área em análise observam-se diversas unidades de vegetação identificadas numa carta de biótipos - nomeadamente áreas de pinhal, eucalipto, povoamento de acácias, vegetação ribeirinha, matos autóctones, áreas ardidas e áreas ajardinadas.

O povoamento florestal dominado pelo pinheiro bravo (*Pinus pinaster*) com o sub-bosque de matos autóctones, constitui a unidade de vegetação mais valorizada seguido os matos.

Tendo em conta que o projecto se irá desenvolver numa área contígua a zonas classificadas pela Portaria 1060/2004 de 21 de Agosto, com elevada possibilidade de incêndios a Autoridade Nacional de Protecção Civil propõe um conjunto de medidas que se encontram em anexo ao presente parecer.

Relativamente ao **Património Cultural**, e após análise dos elementos apresentados, verifica-se que a metodologia para elaboração da vertente patrimonial do EIA assentou, na pesquisa bibliográfica e fontes, bem como na prospecção sistemática da área de afectação directa do projecto e na realocação de elementos patrimoniais na área de influência indirecta do projecto. Foram também observados com especial atenção os cortes existentes na região, afim de detectar eventuais vestígios arqueológicos.

Os trabalhos de prospecção foram condicionados pela reduzida visibilidade, devido ao intenso coberto vegetal.

Foram identificadas 4 ocorrências patrimoniais na área de estudo que se distribuem da seguinte forma:

- na área envolvente directa do projecto:

Vale Manso – Muros de sustentação de terras com valor patrimonial reduzido

- na área envolvente indirecta do projecto:

Necrópole de Vale dos Chãos – Necrópole valor patrimonial indeterminado

Necrópole da Jogada – Necrópole de valor patrimonial indeterminado

Povoado da Jogada – Vestígios de superfície de valor patrimonial indeterminado

Os impactes previstos, a nível patrimonial, são reduzidos e pouco significativos. No entanto, é de salientar que as áreas que apresentam menor visibilidade, ao nível do solo, devido ao coberto vegetal, poderão encerrar vestígios de interesse arqueológico não detectados no decurso dos trabalhos, podendo estar sujeitos a impactes de magnitude indeterminada.

Considera-se que os impactes gerados por este empreendimento são genericamente minimizáveis uma vez cumpridas as medidas de minimização que se descrevem:

- Efectuar a prospecção arqueológica sistemática, após desmatção, das áreas de incidência, de reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, bem as áreas de depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas. Em caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial de outras ocorrências então identificadas, deverão ser efectuadas sondagens de diagnóstico.
- Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatções, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatção. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes;
- Os resultados obtidos no Acompanhamento Arqueológico poderão determinar a adopção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os achados móveis efectuados no decurso desta medida deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património cultural.
- 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 actual ou salvaguardadas pelo registo.

É de salientar que a execução dos trabalhos arqueológicos carece de autorização por parte do IPA, de acordo com o Decreto-Lei nº270/99 de 15 de Julho e em conformidade com a Lei nº107/2001 de 8 de Setembro.

A execução do projecto deverá ainda ter em conta o disposto no artigo 9º da Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/2003, relativa ao Plano de Ordenamento da Albufeira de Castelo de Bode.

4. CONSULTA PÚBLICA

Dado que o projecto se integra no anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a consulta pública, nos termos do seu artigo 4.º, n.º 2, decorreu durante 25 dias úteis, de 27 de Março a 3 de Maio de 2007.

Durante este período foram recebidos 27 pareceres, provenientes do Instituto Geográfico Português, da Câmara Municipal de Abrantes, da Junta de freguesia de Aldeia do Mato, da EDP Distribuição e 23, de cidadãos a título individual.

A análise dos pareceres recebidos traduz uma posição, claramente, favorável ao projecto. Os cidadãos que se manifestaram, a título individual, referem que o projecto, ao prever a substituição dos ancoradouros já existentes no Condomínio do Conjunto Turístico de Vale Manso, já muito deteriorados, por outros construídos com materiais mais ecológicos e ambientalmente mais adequados e de maior segurança para pessoas e embarcações, se revela da maior importância. Consideram, ainda, que o projecto induzirá um desenvolvimento turístico sustentado, que se traduzirá, pela criação e manutenção de postos de trabalho, tão importantes para a fixação das populações do interior, numa grande mais-valia para a região.

A Câmara Municipal de Abrantes é, também, favorável ao projecto, por considerar não existirem consequências negativas na sua implantação e a Junta de Freguesia de Aldeia do Mato informa que o projecto se localiza, efectivamente, na área desta freguesia.

O IGP informa que o projecto não constitui impedimento para as actividades geodésicas desenvolvidas pelo Instituto e a EDP refere que o projecto não interfere com as redes eléctricas existentes pelo que não se opõe à sua aprovação.

5. CONCLUSÃO

O Centro Náutico de Vale Manso localiza-se na margem esquerda da Albufeira de Castelo de Bode, a cerca de 1,5 km a montante da barragem, entre os aglomerados de Martinchel e da Aldeia do Mato, na freguesia de Martinchel, concelho de Abrantes.

O projecto em análise tem como principais objectivos a melhoria das condições de segurança e do plano de água no exercício da prática da actividade náutica de recreio bem como responder às necessidades dos utentes do Condomínio de Vale Manso.

A área da propriedade integra-se no Condomínio de Vale Manso que é constituído por uma Estalagem e 95 habitações, para além das áreas comuns.

O Centro Náutico, com 96 lugares de amarração, destina-se a servir a totalidade dos residentes do Condomínio (83 lugares) e os hóspedes da Estalagem (13 lugares), distribuídos por três cais. Foi ainda considerado mais um lugar de amarração destinado à embarcação das entidades que gerem a albufeira.

Prevendo o POACB a existência de um centro náutico neste local, a CA considera que o presente projecto poderá ser um contributo para o correcto ordenamento do plano de água, dando resposta à procura de lugares de amarração seguros e vigiados e contribuindo para a redução do número de embarcações em locais indevidos.

No entanto, considerando que:

- a Albufeira de Castelo do Bode constitui, pela sua localização geográfica, uma importante reserva estratégica de água e qualquer situação de degradação da qualidade deste recurso, quer pontual quer continuada no tempo, designadamente, com deposição de hidrocarbonetos, reflectir-se-á nas exigências de tratamento compatível com a utilização para consumo humano, com prejuízo para a empresa prestadora do serviço, e, seguramente, para o utilizador final;
- a Albufeira abastece mais de 2 milhões de habitantes da área da Grande Lisboa e dos municípios limítrofes, valor que representa cerca de um quinto da população nacional e a sua proximidade da zona de implementação do projecto à captação de água da EPAL, que se situa a cerca de 1Km de distância;
- o EIA não contempla qualquer estudo de modelação da qualidade do meio hídrico, no sentido de avaliar a dispersão de poluentes, associada à prática de navegação a

motor, nomeadamente, nesta zona próxima da principal captação para abastecimento público e, em particular, em situação de turbinamento, em que se verificará uma chamada de água acentuada na zona central da albufeira, também ligada à torre da tomada de água. Para além disso, a utilização do plano de água para navegação de recreio, em particular, a motor, ocorrerá prioritariamente no verão, acentuando a acumulação de poluentes, a par de uma maior evaporação e de uma diminuição das afluências à albufeira;

- segundo o INAG e a EPAL o aumento do número de embarcações representa uma maior deteriorização da qualidade da água nomeadamente pelo aumento da concentração de hidrocarbonetos e metais pesados na água, verificando-se de acordo com dados da monitorização da estação Castelo de Bode (16/H/03) uma contaminação classificando a água na Classe A3 em 2 das 7 medições;
- a EPAL, no seu parecer também chama a atenção para este aspecto, baseando-se no Relatório Síntese do POACB “ a determinação do impacte das embarcações com motor deverá ser alvo de um estudo pormenorizado, na medida em que não existem informações suficientes para avaliar o tipo de poluentes originados e a sua capacidade de dispersão na albufeira, nas diferentes épocas do ano. Com base nesse conhecimento deve ser determinada a capacidade de carga da albufeira, que condicionará o licenciamento das embarcações na área de intervenção do POACB “;
- segundo o Relatório Síntese do POACB “na dúvida ou na ausência de elementos científicos que garantam que determinados usos ou actividades são compatíveis com a qualidade da água, estes serão condicionados ou interditados”;
- o POACB não prevê uma capacidade máxima para as infra-estruturas de apoio ao recreio náutico propostas mas apenas regras de circulação nas zonas do plano de água (zona de navegação restrita), e uma vez que os projectos são avaliados individualmente, poderá ocorrer o risco do número total de embarcações autorizadas a circular na albufeira vir a comprometer a qualidade da água para o seu principal uso, água para consumo humano;
- a informação disponível não permite determinar a magnitude dos impactes negativos na qualidade da água resultantes do aumento do número de embarcações a motor, nem dos impactes cumulativos associados à globalidade das infra-estruturas de apoio náutico previstas para a albufeira de Castelo de Bode.

Face ao exposto a CA propõe a emissão de **parecer favorável aos 96 postos de amarração existentes condicionado:**

- ao não abastecimento de combustível no local ,
- à autorização de ocupação de áreas integradas na REN,
- à possibilidade de criação de restrições à utilização das embarcações a motor a 4 tempos em função dos resultados do Plano de Monitorização ou outros que venham a ser impostos pelas entidades oficiais,
- às medidas de minimização,
- planos de monitorização,

apresentados em anexo ao presente parecer.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

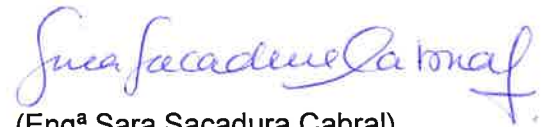
Agencia Portuguesa do Ambiente



(Arq^a Cristina Russo)



(Dr. Clara Sintrão)



(Eng^a Sara Sacadura Cabral)

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

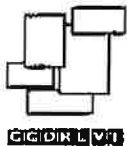


(Eng^a Luisa Cancellia de Abreu)

Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueologia



(Dr.^a Maria João Brum)



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

F · A · X ·

PARA - TO	Agência Portuguesa do Ambiente	FAX Nº	21 471 9075
DE - FROM	DAA	N/REF	DSGA/DAA-000168-fax-2007 Proc
ASSUNTO - SUBJECT	Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental Centro Náutico de Vale Manso Conjunto Turístico do Condomínio de Vale Manso	Nº PAG	1

TEXTO - MESSAGE

Relativamente ao assunto em epígrafe, informa-se que dada a impossibilidade do representante da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Eng^o Maria Luisa Cancell de Abreu, deslocar-se às v/ instalações, delega-se no presidente da Comissão de Avaliação, a responsabilidade de assinar o relatório final do EIA acima referido.

Com os melhores cumprimentos, *F. fernanda*

A Vice Presidente

Fernanda do Carmo

lca

Anexo 1 –Medidas de Minimização e Planos de Monitorização

I – Medidas de Minimização

1. Fase de Construção

- O(s) estaleiro(s), local(is) de depósito de materiais e outras infra-estruturas temporárias necessárias não devem afectar as áreas mais sensíveis do ponto de vista ambiental (áreas arborizadas, etc.), áreas do Domínio Público Hídrico ou solos com potencial produtivo e agrícola; As áreas de intervenção e de movimentação de máquinas e veículos afectos à obra deverão ser restringidas ao estritamente necessário;
- O estaleiro deve localizar-se em plataformas planas, junto às vias de comunicação e distanciados dos aglomerados urbanos, devidamente vedada e limitada ao estritamente necessário;
- Deve ser assegurada a drenagem e o encaminhamento para destino final adequado dos efluentes líquidos gerados no estaleiro da obra;
- Deve ser assegurada a correcta gestão de resíduos sólidos produzidos na obra, privilegiando a redução, reciclagem e a valorização, através de operadores licenciados para o efeito. Deve ser evitado o depósito, mesmo que temporário, de resíduos criados quer pelas operações de construção/demolição, assegurando desde o início da obra a sua recolha e encaminhamento a destino final adequado;
- Deve ser efectuada a colocação de uma barreira de protecção de modo a evitar a dispersão dos sedimentos em suspensão em torno da área que vai ser desmantelada.
- O depósito de materiais necessários à obra deve ser efectuada, em áreas no interior do estaleiro e daí transportados para os locais de utilização;
- O manuseamento de óleos deve decorrer numa área do estaleiro especificamente concebida para esse efeito (impermeabilizada e limitada). Os óleos usados devem ser armazenados em recipientes adequados e de perfeita estanqueidade, sendo posteriormente enviados a destino final adequado, privilegiando-se a sua reciclagem;
- Devem ser sinalizados, de forma adequada, os locais de entrada e saída de viaturas, prevenindo a ocorrência de acidentes.
- O equipamento utilizado deverá respeitar integralmente as normas e as especificações técnicas estabelecidas para cada caso, recomendando-se a realização de manutenção cuidada de todos os veículos e equipamentos;
- Seleccionar, sempre que possível, técnicas e processos construtivos que gerem o mínimo de emissões atmosféricas.
- Devem ser tomadas as medidas necessárias de modo a evitar a deflagração de incêndios.
- As áreas de circulação de veículos devem limitar-se apenas às vias de acesso ao centro náutico e infra-estruturas de apoio.
- O equipamento mecânico afecto à obra deve estar em adequadas condições de manutenção, em conformidade com a legislação em vigor minimizando-se assim a emissão de ruído.

- Informar previamente à realização da obra, as populações da área envolvente sobre a natureza, objectivo e duração prevista
- Manter limpos e em bom estado de conservação todos os acessos a utilizar
- Sensibilizar os utentes do centro náutico para uma correcta utilização do plano de água e sua envolvente
- A zona da obra deverá ser limitada à área estritamente necessária
- Sinalização adequada dos locais de entrada e saída de viaturas
- Colocar em local visível as normas de segurança necessárias à utilização do cais fluvial e plano de água, bem como dados relativos à qualidade da água
- Criar mecanismos de atendimento ao público que permitam a recolha e encaminhamento de reclamações, sugestões e esclarecimentos.
- Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatção. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes;
- Os resultados obtidos no Acompanhamento Arqueológico poderão determinar a adopção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os achados móveis efectuados no decurso desta medida deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património cultural.

É de salientar que a execução dos trabalhos arqueológicos carece de autorização por parte do IPA, de acordo com o Decreto-Lei nº270/99 de 15 de Julho e em conformidade com a Lei nº107/2001 de 8 de Setembro.

A execução do projecto deverá ainda ter em conta o disposto no artigo 9º da Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/2003, relativa ao Plano de Ordenamento da Albufeira de Castelo de Bode.

2. Fase de Exploração

- Manutenção e limpeza de todas as infra-estruturas susceptíveis de produzir resíduos.
- O abastecimento de combustível e manutenção das embarcações deverá ser efectuado em porto de recreio licenciado para o efeito.
- Implementação do Código de Conduta aos utentes do Porto de Recreio
- Implementação do Regulamento do Centro de Serviços e Apoio que deverá especificar, entre outras, as disposições referidas no regulamento do POACB.
- As áreas de circulação de veículos devem limitar-se apenas às vias de acesso ao centro náutico e infra-estruturas de apoio.
- Seja assegurada uma faixa de segurança de largura não inferior a 50 m através do cumprimento do nº3 do artº 36º do D.L. 124/2006 de 28 de Junho

II - Planos de Monitorização

Recursos Hídricos

- A monitorização dos efluentes (águas de escorrência) deverá ser mensal no semestre húmido devendo a primeira amostragem ser realizada após as primeiras chuvas. Os parâmetros a monitorizar serão o PH, sólidos suspensos totais (SST) e hidrocarbonetos totais.
- Plano de monitorização da qualidade da água. Este plano deverá contemplar os seguintes parâmetros: pH, hidrocarbonetos totais, hidrocarbonetos aromáticos polinucleados, óleos e gorduras, CQO, cádmio e crómio. Os locais de amostragem devem ser os mencionados no EIA. A frequência de amostragem deve ser mensal durante o semestre seco (de Maio a Outubro) e durante o semestre húmido deve ser realizada uma vez. As recolhas devem ser efectuadas à superfície e em profundidade. Este plano deve ser implementado durante um período de três anos, podendo após este período ser revisto.

Considera-se ainda, que os planos de monitorização da qualidade da água de todas as infraestruturas de apoio ao recreio náutico devem integrar-se e complementar-se de modo a permitir uma análise global dos impactes da navegação de recreio a motor na qualidade da água da albufeira, tendo em conta o seu principal uso, água para consumo humano.

Ambiente Sonoro

- Plano de Monitorização do ambiente sonoro durante a época balnear e de preferência no mês em que a infra-estrutura apresente um maior nível de procura. Esta campanha deverá ser levada a cabo de acordo com o novo quadro legal, tendo em conta as alterações em matéria de indicador de ruído, períodos de referência e respectivos valores-limite. O relatório referente a esta campanha, deverá ser apresentado à Autoridade de AIA, num período máximo de 3 meses após a realização da mesma, para efeitos de apreciação e validação dos resultados obtidos

Anexo 2 - Esboço Corográfico

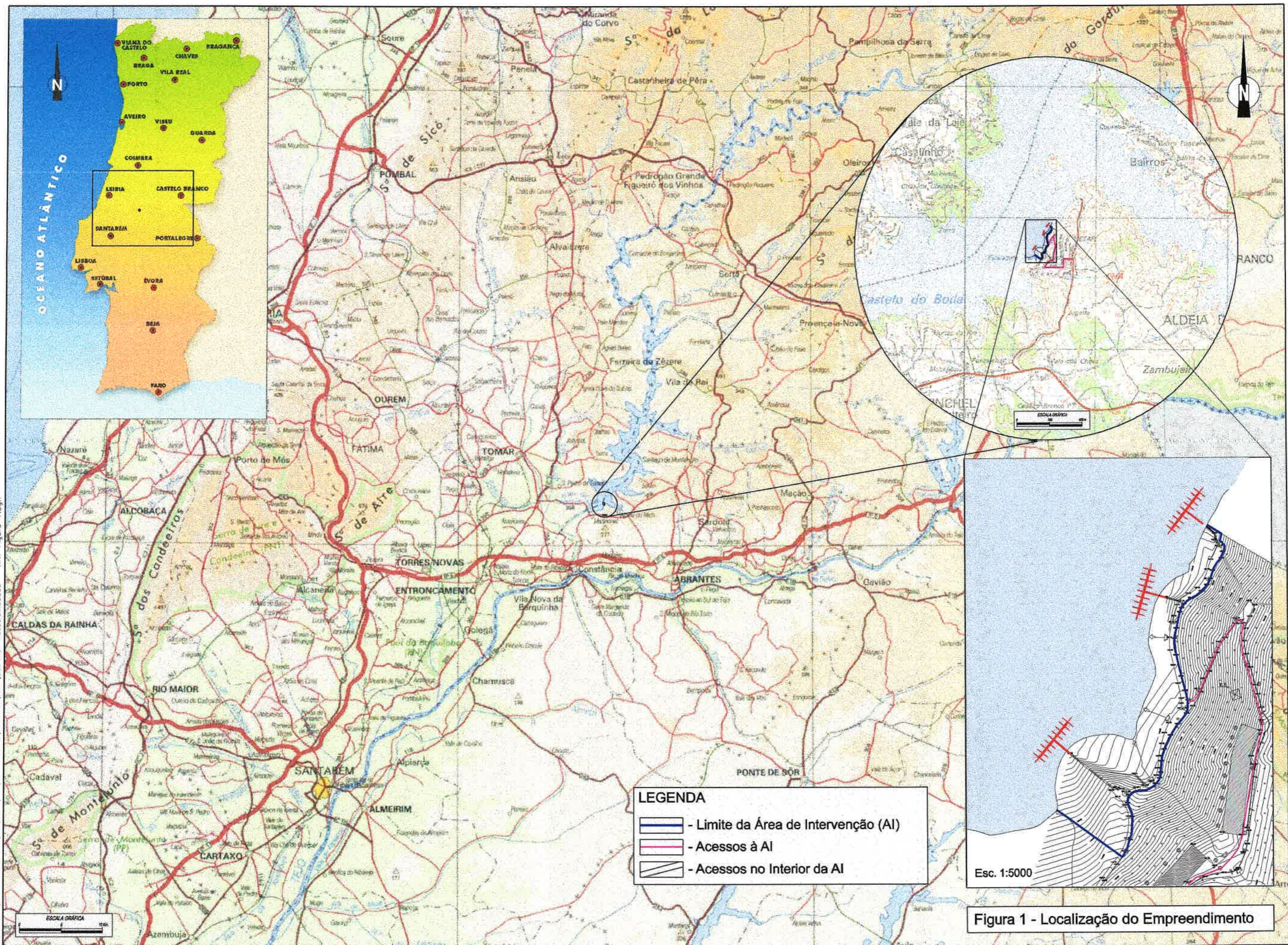
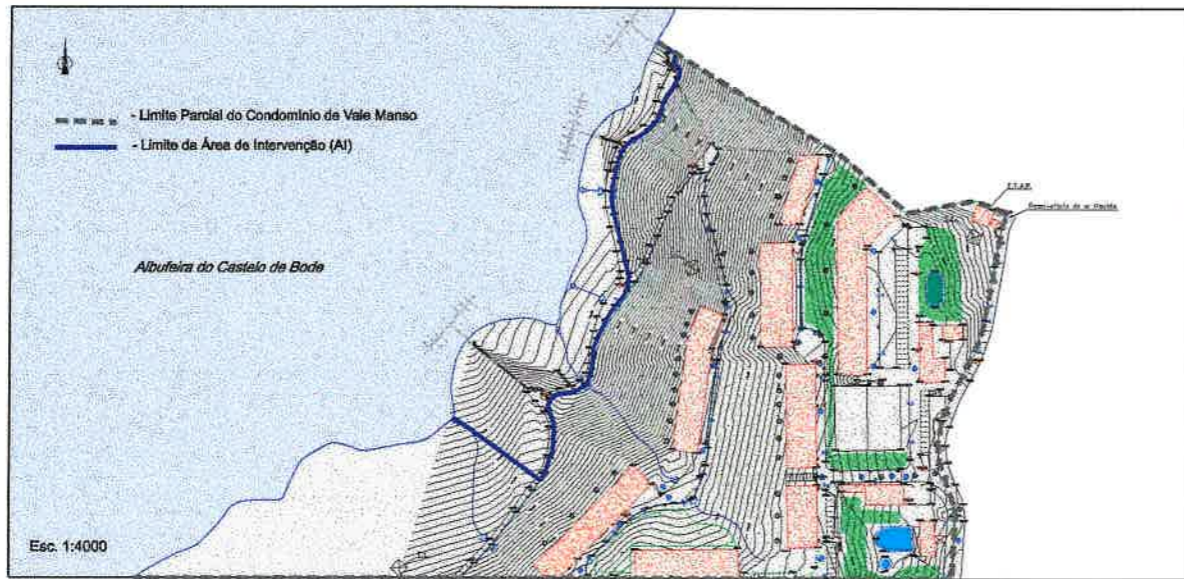
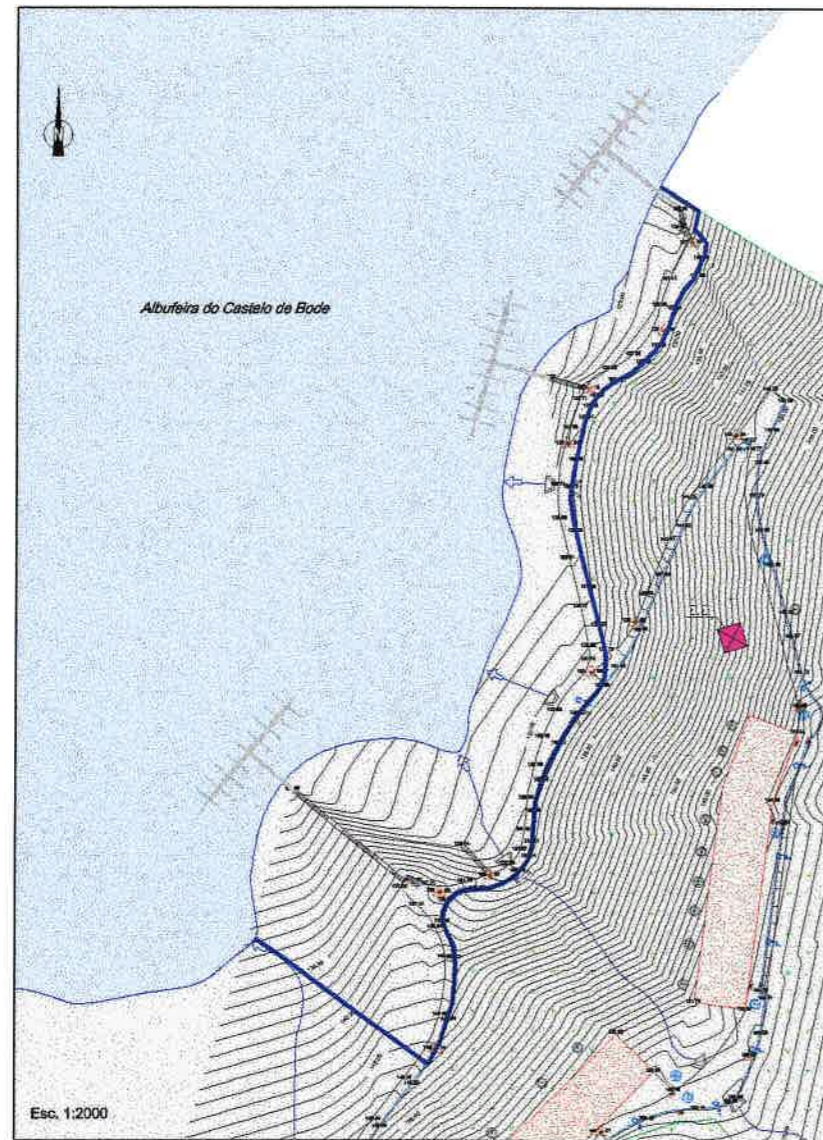


Figura 1 - Localização do Empreendimento

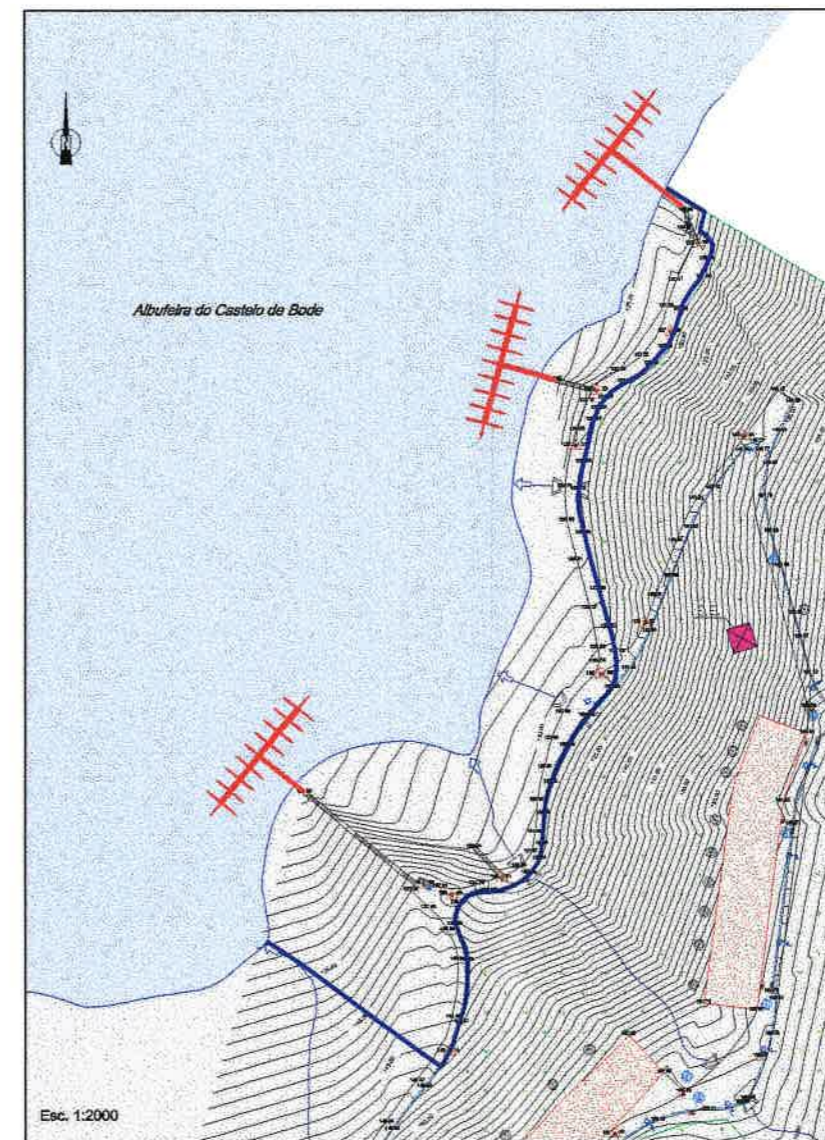
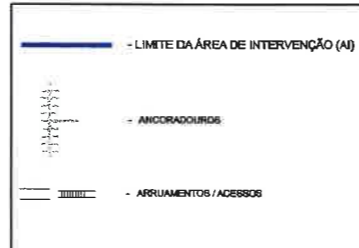


LOCALIZAÇÃO



SITUAÇÃO EXISTENTE

LEGENDA



SITUAÇÃO FINAL

LEGENDA

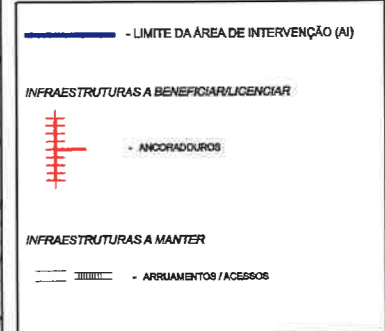


Figura 2 - Acções de Projecto a Desenvolver