

**PARECER DA COMISSÃO DE
AVALIAÇÃO**

**RELATÓRIO DE CONFORMIDADE
AMBIENTAL DO PROJECTO DE
EXECUÇÃO (RECAPE)**

**“IP2 – Lanço Teixoso/Alcaria.
Ligação da Covilhã ao IP2 ”**

Instituto do Ambiente

Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território do Centro

Instituto da Água

Abril 2003

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	2
2. ANTECEDENTES	3
3. CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO.....	3
3.1 TRAÇADO	4
3.2 NÓ DA COVILHÃ NORTE	5
3.3 NÓ DE FERRO.....	5
3.4 ROTUNDA COM A EN 18.....	6
3.5 RESTABELECIMENTOS.....	6
3.6 OBRAS DE ARTE.....	7
4. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO.....	7
5. ANÁLISE DO RECAPE.....	9
5.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	9
5.2 CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS.....	9
5.2.1 MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO	11
5.2.2 PROPOSTA DE PLANO DE MONITORIZAÇÃO	13
5.3 ANÁLISE DO PROJECTO DE RUÍDO.....	14
6. CONCLUSÃO	15
ANEXO I – PLANTA DE LOCALIZAÇÃO	18

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, e a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, o Instituto de Estradas de Portugal (IEP), na sua qualidade de entidade competente para a autorização do projecto, enviou ao Instituto do Ambiente (IA), para procedimento de Pós-Avaliação, o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) relativo ao "IP2 – Lanço Teixoso/Alcaria. Ligação da Covilhã ao IP2", cujo proponente é a SCUTVIAS da Beira Interior.

O IA, como Autoridade de AIA, convocou, através do ofício circular n.º 002274 de 2003/03/03, a Comissão de Avaliação (CA) nomeada para o procedimento de AIA do mesmo projecto em fase de Estudo Prévio (EP) (procedimento de AIA n.º 787).

A CA é constituída pelos seguintes elementos:

- Eng.ª Elsa Albuquerque (IA/SAI);
- Eng.ª Isabel Rosmaninho (IA/DPP);
- Eng.º Fernando Cabral Sacadura (DRAOT - Centro);
- Eng.ª Teresa Ferreira (INAG);
- Eng.ª Paula Carreira (IA/DAA);
- Eng.º Pedro Cardoso (Colaborador do IA).

No presente processo de pós-avaliação colaborou ainda a Eng.ª Sílvia Doroana (projecto de Ruído).

O documento objecto da presente análise é constituído pelos seguintes volumes:

- Sumário Executivo;
- RECAPE;
- Projecto de Ruído;
- Projecto de Integração Paisagística.

A CA utilizou ainda, como apoio à sua análise, os seguintes elementos do Projecto de Execução (PE) disponibilizados pelo proponente:

- Terraplenagens;
- Estudo do Traçado;
- Estudo do Sistema de Drenagem;
- Estudo de Geologia e Geotecnia;
- Obras de Arte Especiais – Ponte sobre a ribeira de Corges;
- Obras de Arte Especiais – Ponte sobre o rio Zêzere.

2. ANTECEDENTES

Entre Julho de 2001 e Fevereiro de 2002 realizou-se o procedimento de AIA nº 787 relativo ao EIA do Estudo Prévio do “IP2 – Lanço Teixoso/Alcaria. Ligação da Covilhã ao IP2”, agora em fase de Projecto de Execução.

O traçado da Ligação da Covilhã (Variante EN 18) ao Itinerário Principal n.º 2 (IP2), do Lanço Teixoso/Alcaria, de acordo com o referido Estudo Prévio tem uma extensão de cerca de 5 km e atravessa as freguesias de S. Pedro, de Conceição, de Ferro e de Boidobra, todas pertencentes ao concelho da Covilhã.

A proposta de traçado contemplava 3 Soluções (Sol. A, Sol. B e Sol. C), todas elas com o mesmo perfil transversal tipo, constituído por uma faixa de rodagem (com 7,5 m de largura), uma via por sentido (com 3,75m de largura) e bermas exteriores pavimentadas, numa largura de 2,5 m. No que concerne ao perfil longitudinal e para a velocidade de projecto de 80 km/hora, estavam previstos, para a generalidade das Soluções, trainéis com inclinações que variavam entre um mínimo de 0,5% e um máximo de 6%.

No seu Parecer, datado de Fevereiro de 2002, a CA, considerando que todas as Soluções apresentadas induziam impactes negativos, significativos e de magnitude elevada, propôs a emissão de parecer desfavorável às Soluções B e C.

A Declaração de Impacte Ambiental (DIA), assinada em 8 de Fevereiro de 2002 por Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, referia:

“1.Tendo por base o parecer final da Comissão de Avaliação elaborado no âmbito do procedimento de avaliação de impacte ambiental do projecto, em fase de Estudo Prévio, “IP2 – Lanço Teixoso/Alcaria. Ligação à Covilhã”, emito parecer desfavorável às soluções B e C e parecer favorável à Solução A do mesmo, condicionado ao cumprimento das medidas propostas no Estudo de Impacte Ambiental e aceites pela Comissão de Avaliação, bem como das medidas descritas no Parecer da Comissão de Avaliação.

(...)”.

3. CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO

O proponente desenvolveu o Projecto de Execução para a Solução A no sentido de estabelecer a ligação entre o IP2 e a EN18 (Variante da Covilhã), a qual apresenta uma extensão total de 4,222 km, desenvolvendo-se na direcção geral ESE/WNW. Esta ligação rodoviária, segundo o RECAPE, envolve a construção de duas pontes/viadutos: uma sobre o rio Zêzere e outra sobre a ribeira de Corges. Para além destes viadutos, a Solução contempla três Nós de ligação à rede viária local:

- Nó da Covilhã Norte. Em forma de trompette, insere-se no início do traçado, ao km 8+275 do Lanço do IP2 – Teixoso/Alcaria;
- Nó de Ferro com a configuração de meio diamante, insere-se ao km 1+800 da ligação. Segundo o PE, este Nó permitirá a articulação do IP2 com o Caminho Municipal (CM) 1027 e, através deste, com a EM 506;
- Rotunda com a EN18 localiza-se no final do traçado ao km 4+222. Segundo o PE, esta rotunda viabiliza a futura ligação a uma Circular Norte da Covilhã, cujo estudo foi promovido pela Câmara Municipal.

3.1 TRAÇADO

O traçado em perfil longitudinal é constituído por sete trainéis cujas inclinações variam entre os -3,5%, passando pelos -2,5%, 5%, -5%, 4%, 0,5% e 0,00%, correspondendo este último trainél à zona interior da rotunda com a EN 18.

O perfil transversal do traçado apresenta a seguinte tipologia:

- a) Zona coincidente com o ramo bidireccional do Nó da Covilhã Norte (Início do traçado até ao final da ponte sobre o rio Zêzere)
 - Separador em “New Jersey” com 0,60 m de largura;
 - Duas bermas interiores com 1,00 m de largura cada, com inclinação transversal e pavimento idênticos à faixa de rodagem adjacente;
 - Duas faixas de rodagem com 7,00 m de largura cada, quando tiverem duas vias, e 4,00 m quando existir apenas uma via;
 - Duas bermas exteriores com 2,50 m de largura pavimentada e 0,50 m não pavimentados;
 - Inclinação transversal de 2,50% para cada lado da estrada.

- b) Final da Ponte sobre o rio Zêzere até ao final do traçado
 - Duas faixas de rodagem com 3,75 m cada. Quando for necessário a introdução de uma via de lentos, à faixa de rodagem normal, é acrescentada uma faixa adicional com 3,50 m de largura do lado da via de lentos;
 - Duas bermas exteriores com 2,50 m de largura pavimentada e 0,75 m não pavimentado. Na zona da via de lentos essa berma terá 1,00 m pavimentado e 0,50 de largura não pavimentada.
 - Inclinação transversal de 2,50% para cada lado da estrada.

3.2 NÓ DA COVILHÃ NORTE

O Nó da Covilhã Norte localiza-se ao km 8+275 do Lanço do IP2 – Teixoso / Alcaria tem a configuração de um trompete orientado para sul, e segundo o RECAPE, tem como objectivo facilitar a saída da auto-estrada, aconselhável do ponto de vista da segurança.

Do ponto de vista do seu perfil transversal tipo, o Nó da Covilhã Norte apresenta um ramo bidireccional e 4 ramos unidireccionais (Ramo A, B, C e D). Quanto ao perfil transversal tipo do ramo bireccional, este é semelhante ao perfil transversal tipo descrito para o início da Ligação à Covilhã.

Os ramos unidireccionais apresentam as seguintes características:

- Berma esquerda com 1,00 m de largura, com inclinação transversal e pavimento idênticos à faixa de rodagem;
- Faixa de rodagem com 4,00 m de largura nos ramos B, C e D e com 5,00 m de largura no ramo A devido à sobrelargura exigida pela curva circular com 50 m de raio. Adoptaram-se sobrelevações de 7,0 m nas curvas circulares dos quatro ramos.
- Berma direita com 2,50 m de largura pavimentada e 0,50 m não pavimentados.

3.3 NÓ DE FERRO

O Nó de Ferro, localizado ao km 1+800 da Ligação à Covilhã, tem a configuração de meio diamante por forma a permitir os movimentos do tráfego proveniente do IP2 com destino essencialmente à povoação de Ferro, através do CM 1027 e da EM 506. Este Nó é constituído por dois ramos unidireccionais (Ramo A e B) associados a duas rotundas.

O ramo A destina-se ao movimento de saída da Ligação à Covilhã e serve o fluxo de tráfego vindo do IP2 com destino ao CM 1027 e EM 506. Por sua vez, o ramo B destina-se ao movimento inverso ao do ramo A.

O perfil transversal tipo dos ramos unidireccionais apresenta as seguintes características:

- Berma esquerda com 1,00 m de largura, com inclinação transversal e pavimento idênticas à faixa de rodagem;
- Faixa de rodagem com 4,00 m de largura em ambos os ramos, tendo o Ramo B uma sobrelargura de 1.00 m no início devida à sobrelargura exigida nas saídas das rotundas. Adoptaram-se sobrelevações de 6.0% nas curvas circulares dos ramos.
- Berma direita com 2,5 m de largura pavimentada e 0,50 m não pavimentados. A parte pavimentada mantém a inclinação transversal da faixa de rodagem.

Como referido, o Nó de Ferro inclui a construção de duas rotundas. A primeira tem o seu centro fixado no km 0+230 do restabelecimento 8.1, servindo para articular o tráfego que entra na Ligação à Covilhã com o Restabelecimento 8.1. A segunda rotunda, cujo centro se situa ao km 0+350.219 do mesmo restabelecimento, serve para articular o tráfego com movimento contrário ao da rotunda 1, ou seja o tráfego que sai da Ligação à Covilhã, com o restabelecimento 8.1.

Ambas as rotundas foram dimensionadas com um raio exterior de 25 m e uma faixa de rodagem de 8m de largura, com bermas esquerdas e direitas de 1.00 m e 2,50 m de largura, respectivamente.

3.4 ROTUNDA COM A EN 18

A rotunda com a EN 18 está situada no final da Ligação à Covilhã e permite numa primeira fase a articulação do tráfego do IP2 com a EN 18, viabilizando ainda uma futura ligação a uma circular Norte da Covilhã. Foi dimensionada com um raio exterior de 50 m e uma faixa de rodagem de 10 m de largura, correspondente a 2 vias.

O perfil transversal tipo desta rotunda apresenta as seguintes características:

- Berma esquerda com 1,00 de largura, com inclinação transversal e pavimento idêntico às faixas de rodagem;
- Faixa de rodagem com 10,00 m correspondente a duas vias com 5,00 m cada uma. A sobrelevação adoptada para a rotunda foi de 2,5%.
- Berma direita com 2,50 m de largura pavimentada e 0,50 m não pavimentadas, em que a parte pavimentada mantém a inclinação transversal da faixa de rodagem.

3.5 RESTABELECIMENTOS

O presente Projecto de Execução contempla dois restabelecimentos: o restabelecimento 8.1 (CM 1027) e o restabelecimento 8.2 - Caminho Rural (CR).

O restabelecimento 8.1 transpõe a Ligação à Covilhã ao km 1+800 através de uma passagem inferior, servindo não só para manter o fluxo de tráfego nesse caminho, como também articular o tráfego de saída e entrada vindo do IP2 através da Ligação à Covilhã e de duas rotundas que farão a ligação aos ramos do Nó de Ferro.

Este restabelecimento tem 567,659m de extensão, tendo-se adoptado um perfil transversal tipo com 6,0 m de faixa de rodagem e bermas direitas com 1,0 m de largura na secção corrente do

restabelecimento, e um perfil transversal tipo entre rotundas com uma faixa de rodagem com 7,0 m de largura e bermas direitas com 1,50 m de largura.

O restabelecimento 8.2 localiza-se junto à rotunda com a EN 18 e pretende transpor um CR, desviando um pouco o traçado deste caminho existente, de modo a poder transpor a ligação através de uma passagem inferior ao km 4+141. Este restabelecimento terá 219,960m de extensão, tendo-se adoptado um perfil transversal tipo com 4,0 m de faixa de rodagem e bermas direitas com 0,5 m de largura.

3.6 OBRAS DE ARTE

Estão previstas as seguintes obras de arte:

- Ponte sobre o rio Zêzere – do km 0+450 ao km 0+650;
- Passagem Inferior PI3B (restabelecimento do CM 1207);
- Ponte sobre a ribeira de Corges – do km 2+710 ao km 3+010;
- Passagem Inferior PI3C (restabelecimento do CR).

4. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 14 dias úteis, com início no dia 18 de Março e termo no dia 4 de Abril de 2003, tendo sido elaborado o respectivo relatório, para o qual se remete para uma análise mais detalhada.

Foram recebidos oito pareceres e um abaixo-assinado, com a seguinte proveniência:

- IPPAR – Instituto Português do Património Arquitectónico – Direcção Regional de Castelo Branco;
- DGF - Direcção - Geral de Florestas;
- IDRHa – Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica;
- IGM – Instituto Geológico e Mineiro;
- Junta de Freguesia da Boidobra e 36 cidadãos;
- Quinta da Ferrenha;
- Quinta do Tapado-Boidobra;
- Um cidadão da Covilhã

Da análise dos pareceres recebidos, sintetizam-se os principais aspectos que contribuem para clarificar, ou melhorar, a concretização do Projecto de Execução.

Assim será necessário:

- garantia da continuidade de todas as linhas de água e a adequada protecção das captações de água potável existentes;
- articulação entre este projecto e o Projecto Hidroagrícola da Cova da Beira;
- adopção de sistemas de drenagem eficazes, não apenas nos taludes de escavação e aterro, mas também onde se verifiquem captações de águas subterrâneas para abastecimento doméstico;
- colocação de bacias de retenção/decantação na margem esquerda da ribeira do Corges para receber as águas pluviais da rodovia provenientes da zona de captação de águas potáveis na parcela 4.1 da Quinta do Tapado;
- colocação de barreiras acústicas em frente às casas de habitação e edifícios de exploração agrícola na parcela 13 da Quinta da Fábula;
- monitorização da qualidade das águas subterrâneas próxima da rodovia na fase de exploração deverá incluir a medição do MTBE (methyl tertiary butyl ether), aditivo usado nas gasolinas sem chumbo;
- concepção e construção de uma solução alternativa para as captações de água potável afectadas, existentes na parcela 13 da Quinta da Fábula;
- recuperação para a actividade agrícola da zona do viaduto e reposição do caminho público e sua a vedação, no final da obra.

Foram também apontadas algumas lacunas ao RECAPE, nomeadamente:

- não refere a colocação de passagens hidráulicas, que devem ser em número suficiente para garantir a continuidade de todas as linhas de água existentes, em termos de bom funcionamento hidráulico, sem aumentar as descargas a jusante, o que aumentaria a erosão e a deposição de inertes no fundo da barragem já existente;
- não refere as medidas preconizadas para recolha, drenagem e tratamento das águas pluviais da rodovia em bacias de retenção/decantação, as quais são de importância relevante na protecção das captações de água potável e na qualidade da água da barragem utilizada para os animais beberem, para rega e para o combate a incêndios;

- não refere soluções para passagem de canalizações para rega agrícola nas parcelas em que a propriedade fica dividida;
- na análise de risco são omitidas as medidas preconizadas na fase de construção para as situações de acidentes na via.

5. ANÁLISE DO RECAPE

5.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

O RECAPE encontra-se estruturado nas seguintes secções:

- Sumário Executivo;
- Introdução;
- Antecedentes;
- Conformidade com a DIA;
- Plano Geral de Monitorização do Ambiente;
- Considerações finais.

O RECAPE da Ligação à Covilhã ao IP2 - Lanço Teixoso / Alcaria, tem por objectivo verificar se o Projecto de Execução obedece aos critérios estabelecidos na DIA, dando cumprimento aos termos e condições nela fixados (preâmbulo do anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril).

De facto, e continuando a citar o preâmbulo referido no parágrafo anterior, o RECAPE não constitui um EIA da fase de Projecto de Execução, sendo antes um documento que procura descrever e demonstrar o cabal cumprimento das condições impostas pela DIA.

5.2 CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

Salientam-se aspectos do RECAPE que mereceram comentários da CA:

1. *“Não se procedeu a qualquer reavaliação ambiental, uma vez que se considera que as alterações efectuadas entre o Projecto de Execução e o Estudo Prévio não reduzem a natureza e magnitude dos impactes ambientais avaliados no âmbito do EIA relativo ao Estudo Prévio. Não obstante, importa sublinhar os impactes indirectos que se prevêem virem a ocorrer no ordenamento do território da Cova da Beira e induzidos pela ligação.” (pág. 10)*

Indicações desta natureza, para além de injustificadas, contrariam e desvirtuam o âmbito de qualquer RECAPE, já que este constitui um documento que deve conter informação mais completa e discriminada dos impactes ambientais induzidos pelo projecto. Nesta perspectiva, e sobretudo quando se verificam alterações, uma reavaliação ambiental torna-se essencial, independentemente da redução

ou aumento da natureza e magnitude dos impactes ambientais, já que estes foram avaliados num momento em que o nível de informação era menos pormenorizada, traduzindo-se uma abordagem mais genérica.

Igualmente não se compreende que, numa fase de Projecto de Execução, não sejam avaliadas, nem propostas medidas de minimização, nomeadamente no que se refere ao descritor Ordenamento do Território, sobretudo quando é expresso no RECAPE, "(...) importa sublinhar os impactes indirectos que se prevêm vir a ocorrer no ordenamento do território da Cova da Beira e induzidos pela ligação. (...) (e.g. área de influência do denominado Nó de Ferro e rotunda da EN 18), se não forem adoptadas medidas de controlo e instrumentos de planeamento adequados por parte das autoridades competentes...". Com efeito, não é suficiente avançar com propostas de medidas de controlo sem, efectivamente as enunciar, bem como apontar para instrumentos de planeamento adequados, sem no entanto, os referir objectivamente.

2. "O perfil tipo adoptado para a Ligação da Covilhã ao IP2 é constituído por uma faixa de rodagem com 7,50 metros de largura, correspondendo a uma via para cada sentido com 3,75 metros de largura (...)." (Aditamento do EIA do Estudo Prévio)

"(...) O perfil transversal tipo da Ligação à Covilhã na zona coincidente com o ramo bidireccional do Nó da Covilhã Norte é constituído por:

(...)

- Duas faixas de rodagem com 7,00 m de largura cada quando tiverem duas vias, e 4,00 m quando existir apenas uma via;

Passando a ponte sobre o rio Zêzere, o perfil transversal tipo da ligação deixa de estar abrangido pelo perfil transversal tipo do ramo bidireccional do Nó da Covilhã Norte e passa a ser constituído por:

- Duas faixas de rodagem com 3,75 m cada. Quando for necessário a introdução de uma via de lentos, à faixa de rodagem normal, é acrescentada uma faixa adicional com 3,50 m de largura do lado da via de lentos;" (RECAPE do Projecto de Execução)

Assim, e relativamente ao Estudo Prévio, respectivo EIA e posterior RECAPE do Projecto de Execução, a CA considera existirem alterações às características técnicas do perfil transversal tipo, designadamente:

- Alteração do perfil transversal idêntico ao longo de todo o traçado, constituído por uma faixa de rodagem com uma via para cada sentido (tal como descrito no EIA), para um perfil transversal que vai variando ao longo do traçado, entre uma faixa de rodagem, com duas vias para cada sentido e uma via para cada sentido (tal como descrito no RECAPE);

- Introdução de uma faixa para lentos (tal como descrito apenas no RECAPE).

Esta atitude determina que os pressupostos de base da emissão da DIA tenham sido alterados, sem uma justificação criteriosa, quer do ponto de vista técnico quer do ponto de vista ambiental.

3. Nos termos do Anexo IV da Portaria 330/2001, de 2 de Abril, o RECAPE não inclui as cláusulas do Caderno de Encargos, de modo a possibilitar a verificação da conformidade deste documento com a DIA.

5.2.1 –MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

No que concerne às Medidas de Minimização (MM) e tendo em conta a estrutura do RECAPE, poder-se-á referir que esta, no que respeita à apresentação das MM a adoptar em cada fase, incluindo a respectiva descrição, não se torna clara, não apresentando, inclusivamente a respectiva calendarização.

Julga-se de salientar os seguintes aspectos:

- *“Não devem ser criadas novas acessibilidades para além das já projectadas”* – Medida proposta pela CA.

Por acessibilidade entende-se *“a relação entre um factor variável, que é a origem e um factor fixo tomado como destino....”* (Normas urbanísticas – Volume I – DGOTDU). Ao criar-se esta ligação entre o IP2 e a Covilhã foi aceite uma nova acessibilidade neste território. Contudo, e no âmbito da salvaguarda dos impactes que irão resultar desta nova acessibilidade foi imposta uma medida pela CA, que refere não deverem ser criadas novas acessibilidades.

Na realidade tal não se verifica. Ao prever-se o Nó de Ferro, independentemente da sua geometria, não só se propõe um restabelecimento que bastaria ser concretizado através de uma Passagem Superior (PS) ou uma Passagem Inferior (PI), como se assegura também, uma ligação do IP2 (factor variável que é “a origem”) à localidade de Ferro (factor fixo tomado “como destino”). Está assim criada uma nova acessibilidade, contrariando o espírito da medida e não estando, portanto, em conformidade com a DIA.

- *“Devem ser estudadas soluções para o restabelecimento do sistema viário afectado pelo Lanço. Quaisquer soluções que venham a ser adoptadas para os restabelecimentos devem ser precedidas de um estudo exaustivo com identificação e localização de todas as interferências com a rede viária local, independentemente do seu estatuto”*- Medida proposta pela CA.

O estudo de soluções para os restabelecimentos, deve ser entendido como a apresentação não de uma única solução mas de várias, nomeadamente pela apresentação de alternativas, as quais deverão ser objecto de uma avaliação técnica, com particular atenção pelos problemas ambientais resultantes dos traçados, culminando na apresentação de uma solução considerada preferencial, devidamente fundamentada.

Trata-se de um território de grande sensibilidade, a vários níveis, pelo que qualquer intervenção que nele se faça irá traduzir-se em impactes de grande magnitude. Foi neste contexto que a CA impôs, como medida de mitigação, a apresentação de um estudo relativo a todos os restabelecimentos, independentemente do seu estatuto. Tal não foi, porém, apresentado, pelo que deste ponto de vista também não se verifica conformidade com a DIA.

- *“O projecto deve eliminar ou justificar, do ponto de vista técnico tendo em conta as questões ambientais, as duas rotundas intermédias” - Medida proposta pela CA.*

A CA impôs, como medida a ser cumprida no Projecto de Execução, a eliminação das rotundas intermédias ou se tal não fosse possível, a existência de uma justificação técnica, tendo em conta as questões ambientais, resultantes da sua execução.

Constata-se que foi eliminada a rotunda localizada nas proximidades do aeródromo (rotunda 2A). Quanto à outra rotunda (rotunda 1A), está prevista a sua transformação em Nó (Nó de Ferro).

Do ponto de vista da CA não foi efectuada uma abordagem fundamentada destas opções e, muito menos foi efectuada uma análise comparativa dos impactes desta nova solução ou de outras possíveis, que convirjam para a não criação de novas acessibilidades para além das já projectadas. De acordo com o RECAPE, este Nó terá a configuração de um meio diamante, orientado de forma a permitir os movimentos do tráfego proveniente do IP2, essencialmente, com destino à povoação de Ferro, através do CM 1027 e da EM 506.

Como já se referiu, esta forma de concepção de um restabelecimento gera uma nova acessibilidade, contrariando a medida que indica a não criação de novas acessibilidades neste território. Neste contexto, e porque as medidas não devem ser entendidas como actos isolados, mas articuladas entre si, numa lógica de conjunto, o restabelecimento proposto deve ser entendido como um meio de devolver ao território a sua permeabilidade anterior, e não como um receptor de outros usos que em nada contribuem para sustentabilidade de todo o sistema.

Assim, face ao exposto e devido à ausência da fundamentação adequada aos diversos níveis para a concretização deste tipo de restabelecimento, considera-se que o espírito subjacente à medida proposta não foi salvaguardado, pelo que esta não se encontra em conformidade com a DIA.

Relativamente às medidas de minimização inerentes aos Recursos hídricos e tendo em conta a respectiva DIA refere-se:

- O atravessamento da ribeira de Corges foi desenvolvido de forma a não interferir com o leito de máxima cheia conhecido e ao mesmo tempo assegurar a manutenção do corredor fluvial enquanto elemento estruturante e diferenciador do território, o que grosso modo contempla o referido na DIA;
- O desvio das linhas de água, nomeadamente da linha de água restabelecida através da PH 4.1L, considera-se que o seu desvio deveria ter sido equacionado recorrendo ao uso de técnicas não estruturais em detrimento do uso de medidas estruturais como é o caso do revestimento da secção com enrocamento argamassado, o que conduz a uma maior artificialização do curso de água, assegurando apenas a componente hidráulica;
- A recuperação dos troços de linhas de água afectadas e cuja medida foi desenvolvida no âmbito do Projecto de Integração Paisagística, deverá ser reanalisada com base em dois pressupostos, contribuir para o aumento da diversidade das galerias ripícolas e recorrer à utilização de espécies que integram esses habitats e adaptadas às características hidroedáficas. Além das espécies da galeria ripícola deverá também contemplar as espécies características da vegetação marginal do rio Zêzere e da ribeira de Corges, pelo interesse que apresentam para determinadas espécies e também devido ao seu efeito depurador em termos da melhoria da qualidade da água;

5.2.2 –PROPOSTA DE PLANO DE MONITORIZAÇÃO

Com o objectivo de avaliar e confirmar a eficácia das medidas de correcção dos impactes negativos previstos, nomeadamente nos Recursos Hídricos, está previsto a sua monitorização.

O plano de monitorização aos Recursos hídricos compreende a monitorização da qualidade das águas superficiais nos seguintes meios receptores – rio Zêzere e ribeira de Corges; e monitorização das águas subterrâneas, dos poços localizados nas proximidades do Km 3+200.

O plano define, os locais de amostragem, a periodicidade e os parâmetros a analisar. Prevê a apresentação de relatórios periódicos para cada uma das três campanhas e a apresentação de um relatório final. Nos anos seguintes será seguida uma metodologia idêntica, prevendo a inclusão de novos elementos se forem considerados relevantes.

O Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos deverá ser implantado tal como está proposto. Este plano poderá ser revisto na sequência quer dos resultados da monitorização, quer de estudos a

desenvolver, bem como de legislação específica nesta área que imponham novas metodologias e critérios.

Relativamente aos Relatórios de Monitorização descritos no RECAPE, deveriam ter sido indicados e explicitados os termos de referência dos cadernos de encargos dos planos de monitorização promovidos pelo IEP durante os concursos públicos internacionais para as concessões SCUT.

5.3 - ANÁLISE DO PROJECTO DE RUÍDO

De acordo com o RECAPE, foi efectuada a previsão do ruído do tráfego rodoviário através do Programa IMMI 5.1 / Wolfel Meßsysteme GmbH, versão 2002, para os anos 2003, 2013 e 2023, tendo em consideração o período diurno e nocturno.

De acordo com as previsões apresentadas, registar-se-ão os valores de LAeq, para o período diurno (p.d.) e para o período nocturno (p.n.), indicados no quadro a seguir:

Quadro 1 – Valores Estimados de LAeq para o Período Diurno e Nocturno

Pontos de Recepção	Localização (km) e Descrição	LAeq (dB(A))					
		2003		2013		2023	
		p.d.	p.n.	p.d.	p.n.	p.d.	p.n.
P1, P2	Entre o km 3+100 e o km 3+250 Aglomerado habitacional com escola (descativada), a sul da via	60/62	53/55	62/64	55/57	64/66	57/59
P3	km 3+400 Armazéns com habitação, sul da via	46	40	49	43	51	44
P4	km 3+675 Habitação isolada, a sul da Via	49	43	52	46	53	48
P5	km 3+825 Edifícios de apoio agrícola com habitação, a norte da via	56	50	58	52	60	54
P6	km 4+050 Duas habitações, a sul da via	60	53	62	55	64	57
P7	km 4+150 Duas habitações, a norte da via	55	49	57	51	59	53

De acordo com o Regime Legal sobre a Poluição Sonora (RLPS), constante do Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, e da análise dos níveis sonoros previstos, uma vez que ainda não foi

efectuada a classificação da área de implantação do projecto em “zonas sensíveis” ou “zonas mistas”, da competência das respectivas Câmaras Municipais, concluiu-se o seguinte:

- Caso a área venha a configurar a classificação de “zonas sensíveis”, verifica-se o incumprimento do Decreto-Lei n.º 292/2000, o qual estabelece limites admissíveis para o ruído ambiente exterior ($LA_{eq} \leq 55$ dB(A), no período diurno e $LA_{eq} \leq 45$ dB(A), no período nocturno), a partir do ano início de exploração (2003), nos receptores identificados por P1, P2, P5, P6. No receptor P7 verifica-se o incumprimento da legislação em vigor apenas no período nocturno;
- Caso as zonas venham a ser classificadas de “zonas mistas”, verifica-se o incumprimento dos limites legislados ($LA_{eq} \leq 65$ dB(A), no período diurno e $LA_{eq} \leq 55$ dB(A)), a partir do ano 2013, nos receptores P2 e P6, apenas no período nocturno.

O RECAPE, considera que “nas proximidades de vias de tráfego do tipo em apreço, não serão criadas “zonas sensíveis”, para efeitos da legislação aplicável, concluindo que as exigências regulamentares obrigam, nas situações de classificação de aglomerados habitacionais como “zonas mistas”, ao cumprimento da alínea b) do n.º 3 do Artigo 4.º, do RLPS”.

Perante o exposto, o Relatório prevê a implementação de barreiras acústicas nas extensões de traçado a seguir indicadas:

- Entre o km 3+065 e o km 3+300, a sul da via, no sentido Covilhã / IP2, a implementar no ano 2013 (B1);
- Entre o km 3+975 e o km 4+125, a sul da via, no sentido Covilhã / IP2, a implementar no ano 2023 (B2).

Mediante a documentação apresentada constata-se que as barreiras acústicas a implantar garantem o cumprimento da legislação em vigor ao nível do(s) piso(s) térreo(s) dos edifícios, no entanto não é possível verificar a eficácia das barreiras acústicas preconizadas, ao nível do(s) piso(s) superior(es).

Salienta-se ainda, que não sendo possível validar o critério utilizado de classificação das zonas, que após a classificação destas, caso se verifique o incumprimento da legislação em vigor (n.º 3 do Art.º 4.º, do RLPS), as medidas previstas deverão ser revistas, podendo haver lugar à adopção de novas medidas de minimização.

6. CONCLUSÃO

De acordo com o expresso ao longo presente parecer, constata-se que existem alterações de projecto que não se coadunam com o estipulado na DIA, sem que este RECAPE apresente a fundamentação e a justificação adequadas. De igual modo, não foram identificados, caracterizados e avaliados os

impactes decorrentes destas alterações.

Esta ausência de avaliação é aliás reflectida no próprio RECAPE, onde está claramente expresso na página 10 que *“não se procedeu a qualquer reavaliação ambiental, uma vez que se considera que as alterações efectuadas entre o Projecto de Execução e o Estudo Prévio não reduzem a natureza e magnitude dos impactes ambientais avaliados no âmbito do EIA relativo ao Estudo Prévio. Não obstante, importa sublinhar os impactes indirectos que se prevêem virem a ocorrer no ordenamento do território da Cova da Beira e induzidos pela ligação.”*

Estes pressupostos contrariam e desvirtuam o âmbito do RECAPE, já que este constitui um documento onde deve constar a caracterização mais completa e discriminada dos impactes ambientais relativos aos factores analisados no âmbito do anterior procedimento de AIA, e do qual resultou a emissão da respectiva DIA.

Exemplo disto é o facto de não serem avaliados os impactes, nem propostas medidas de minimização, nomeadamente no que se refere ao descritor ordenamento do território, quando no RECAPE se afirma: *“(...) importa sublinhar os impactes indirectos que se prevêem vir a ocorrer no ordenamento do território da Cova da Beira e induzidos pela ligação. (...) (e.g. área de influência do denominado Nó de Ferro e rotunda da EN 18), se não forem adoptadas medidas de controlo e instrumentos de planeamento adequados por parte das autoridades competentes...”*. Não basta avançar com propostas de medidas de controlo sem as enunciar, nem apontar para instrumentos de planeamento adequados sem os referir.

Assim, concluiu-se que o Projecto de Execução não cumpre as condições fixadas na DIA, bem como alterou os pressupostos da sua emissão, nomeadamente nos seguintes aspectos:

- É criada uma nova acessibilidade à localidade de Ferro, a partir do IP2, contrariando a medida que refere *“não devem serem criadas novas acessibilidades para além das já projectadas”*;
- O projecto não eliminou nem justificou, do ponto de vista técnico ou ambiental, a manutenção de uma das rotundas intermédias (Nó do Ferro), que de acordo com o RECAPE irá essencialmente permitir orientar os movimentos do tráfego proveniente do IP2 com destino à povoação de Ferro. Não foi efectuada uma abordagem fundamentada destas opções e, muito menos foi efectuada uma análise comparativa dos impactes desta nova solução ou de outras possíveis, que convirjam para a não criação de novas acessibilidades para além das já projectadas.
- O estudo de soluções para os restabelecimentos, deve ser entendido como a apresentação não de uma única solução mas de várias alternativas, as quais deverão ser objecto de uma avaliação técnica, com particular atenção pelos problemas ambientais resultantes dos traçados,

culminando na apresentação de uma solução considerada preferencial, devidamente fundamentada. Foi neste contexto que a CA impôs como medida de mitigação, a apresentação de uma análise relativa a todos os restabelecimentos, independentemente do estatuto da via a restabelecer. Verifica-se que o RECAPE não contemplou esta medida.

- Introdução de alterações no perfil transversal do traçado, nomeadamente a criação de vias de lentos, em cerca de metade da respectiva extensão, sem terem sido sujeitas a avaliação ambiental.

De salientar ainda a ausência da inclusão das cláusulas do Caderno de Encargos no RECAPE, tal como é indicado no Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, de modo a possibilitar a verificação da conformidade com a DIA.

Neste contexto, concluiu-se que o Projecto de Execução não cumpre o estabelecido na DIA pelo que, ao abrigo do n.º 5 do artigo 28º do Decreto-lei 69/2000, de 3 de Maio, deve ser reformulado.

Comissão de Avaliação:

Instituto do Ambiente/DIA


(Eng^a Elsa Albuquerque)

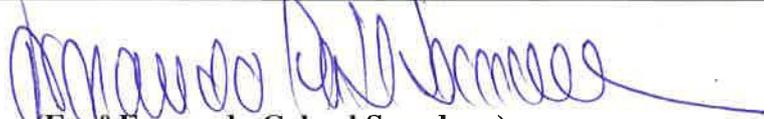
Instituto do Ambiente/DPP


(Eng^a Isabel Rosmaninho)

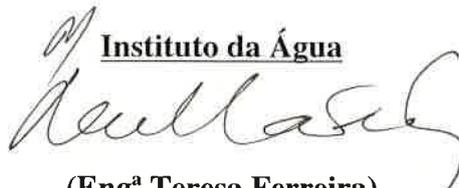
Instituto do Ambiente/DAA


(Eng^a Paula Carreira)

Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território do Centro


(Eng^o Fernando Cabral Sacadura)

Instituto da Água


(Eng^a Teresa Ferreira)

Técnico Especializado


(Eng^o Pedro Cardoso)

ANEXO I

Localização do Projecto



ACESTRADA



Projecto:
Desenho:
Verifica:

Substitui:

Substitui:

Escala:
1:25000
0 125 250

CONCESSÃO SCUT DA BEIRA INTERIOR
IP2 - LANÇO TEIXOSO/ALCARIA
LIGAÇÃO À COVILHÃ

ESBOÇO COROGRÁFICO

Número:
SBI-LC-PE-041
Data:
JANEIRO 2003
Arquivo:
IC-1159-033