



DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	"Navegabilidade do rio Guadiana entre a foz e o Pomarão"		
Tipologia de Projecto:	Anexo II – ponto 10 f)	Fase em que se encontra o Projecto:	Ante-Projecto
Localização:	Pomarão, Alcoutim, Castro Marim, Vila Real de Santo António		
Proponente:	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP		
Entidade licenciadora:	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data:	22.09.2011

Decisão:	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada
----------	--

Condicionantes da DIA:	<p>No desenvolvimento do Projecto de Execução devem ser integradas e concretizadas as seguintes condicionantes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Reformulação do canal de navegação, no troço a montante de Alcoutim, para embarcações de menor dimensão, de modo a não afectar as margens, e de forma a ajustar o projecto de navegabilidade ao desenvolvimento sustentável, imprescindível face aos elevados valores naturais existentes.2. Não execução da bacia de rotação no Pomarão.3. Execução das dragagens entre 1 de Julho e 30 de Novembro, numa fase de maré que garanta o mais rápido escoamento da pluma de turbidez para o mar (período de maré vazante). As dragagens devem ainda ser efectuadas de montante para jusante, de modo a que no início da época de migração e reprodução das espécies piscícolas migradoras, as zonas de desova (que se localizam mais a montante) possam já ter recuperado dos efeitos indirectos das dragagens. Cumulativamente, no período de Julho a Setembro, as dragagens terão de ser compatibilizadas com a exploração das salinas, assegurando que não ocorrem em simultâneo com os períodos de entrada de água para as mesmas.4. Garantia das condições ambientais estabelecidas no "Estudo das Condições Ambientais no Estuário do Rio Guadiana e Zonas Adjacentes – Conclusões Operacionais (INAG, 2005)".5. Integração no regulamento de navegação do rio, a elaborar pelo IPTM, das conclusões do estudo de capacidade de carga previsto em fase RECAPE, no que diz respeito ao número de embarcações e respectiva tipologia, bem como à definição de um limite da velocidade máxima das embarcações que utilizem o canal de navegação abrangido por este projecto, por forma a minimizar a geração de ondas de superfície, em toda a sua extensão e em especial no troço a montante de Alcoutim. O regulamento deve ainda incluir todas as condicionantes decorrentes dos Instrumentos de Gestão Territorial.6. Elaboração dos estudos e cumprimento integral das medidas de minimização e dos programas de monitorização, constantes da presente DIA, bem como das medidas adicionais que vierem a ser definidas e aprovadas na sequência dos referidos estudos, e da avaliação a desenvolver na fase de Projecto de Execução. <p>A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstas na legislação em vigor.</p>
------------------------	---



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

<p>Elementos para o Desenvolvimento do Projecto de Execução</p>	<p>O Projecto de Execução, além de integrar as condicionantes referidas no ponto anterior deve ser desenvolvido tendo em conta os pontos seguintes, devendo o RECAPE demonstrar o seu cumprimento.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Incorporação no Projecto de Execução, das zonas de pesca existentes (conforme enunciado no EIA), de forma a minimizar os impactes sobre a actividade piscatória.2. As soluções de iluminação do rio devem ter em consideração uma maior eficiência energética do projecto, e devem procurar reduzir o excesso de iluminação artificial.3. Assegurar que, em Alcoutim, existem adequadas condições para a acostagem conjunta do navio-projecto e de outras embarcações de pequena e média dimensão.4. A draga deve ser autopropulsionada e ter capacidade de posicionamento estável pelos seus próprios meios.5. O transporte para os locais de depósito deve processar-se através de batelão ou barcaça, de preferência autopropulsionado.6. A draga ou outra embarcação que lhe esteja afecta, deve dispor de equipamento adequado ao controlo em contínuo do seu trabalho, de modo a permitir uma avaliação em tempo real do seu desempenho.7. A lança captadora dos materiais deve ser equipada com dispositivo anti-dispersão, de modo a minimizar os impactes ocasionados pela ressuspensão dos sedimentos.8. A draga deve dispor de um dispositivo de visualização tridimensional de detecção de obstáculos (obstacles avoidance sonar / OAS), que permita detectar eventuais vestígios arqueológicos submersos, não identificados nas campanhas de prospecção arqueológica.
<p>Elementos a entregar em sede de RECAPE</p>	<p>Além de todos os dados e informações necessários à verificação do cumprimento das condicionantes, das medidas de minimização e dos planos de monitorização propostos, devem ainda ser apresentados à Autoridade de AIA, devidamente integrados no RECAPE, os elementos a seguir enunciados:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Concretização discriminada, espacial e temporalmente, das medidas de minimização relativas a todos os factores ambientais, para as fases prévia à construção, de construção e de exploração, tendo por base as medidas referidas no EIA, bem como outras que venham a considerar-se necessárias, face aos estudos a desenvolver e à caracterização mais completa e aprofundada dos impactes, decorrente quer das alterações a introduzir no Projecto, quer do seu desenvolvimento, inerente à fase de Projecto de Execução.2. Levantamento topo-hidrográfico actualizado da área de intervenção, e aferição das áreas e do volume de materiais a dragar. Se os levantamentos batimétricos mostrarem que a situação se afasta significativamente da situação considerada para os estudos de hidrodinâmica, de transporte de sedimentos e de morfodinâmica, os impactes devem ser reavaliados.3. Resultados de novas campanhas de amostragem que cubram todos os locais a dragar, abrangendo a totalidade da coluna a dragar. Uma vez que os níveis mais poluídos se encontram a cotas específicas, a amostragem deve permitir a identificação dos diferentes níveis de contaminação ao longo da coluna sedimentar. O número de pontos deve ser aferido em função dos quantitativos estimados de sedimentos a dragar, não devendo, face à presença de poluentes e de valores ambientais relevantes, cingir-se ao mínimo previsto na legislação. Deve também ser contemplado um ponto de amostragem nas manchas a dragar em frente à Quinta do Vale Golfe Resort. Os laboratórios envolvidos devem ser acreditados para os parâmetros em questão e deve ser apresentada a seguinte informação:<ul style="list-style-type: none">- método de amostragem e profundidade de amostragem;- descrição visual e granulometria da amostra;- método de preparação da amostra para análise química;



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

- peso da amostra sujeita a extracção dos elementos vestigiais contaminantes;
- método de ataque químico;
- teores de elementos químicos principais (Al e Fe) indicadores da possível forma de adsorção/forma de ocorrência dos elementos em causa.

4. Estudo relativo à hidrodinâmica e ao transporte de sedimentos, apresentando novas simulações que se reportem a uma situação mais real do projecto, incluindo as características dos sedimentos, e colmatando as lacunas identificadas na avaliação desenvolvida (constante do parecer da CA). A análise a desenvolver deve incluir a avaliação detalhada dos impactes nos locais de maior sensibilidade e a localização exacta de deposição dos sedimentos não contaminados ou com contaminação vestigiária (classes 1 e 2).
5. Estudo detalhado sobre as soluções de deposição dos diferentes tipos de dragados e respectivos volumes, equacionando e avaliando, nomeadamente, os impactes na qualidade da água decorrentes da deposição dos sedimentos não contaminados ou com contaminação vestigiária (classes 1 e 2), e o necessário modo de impermeabilização e controlo dos locais para a deposição dos sedimentos contaminados (restantes classes). O estudo deve ainda integrar:
 - Caracterização dos locais de deposição (em terra e no mar) dos diferentes tipos de materiais dragados, identificando nomeadamente: a localização precisa, a área a afectar e o volume a depositar; a caracterização do local (identificando, no caso da deposição em terra: coberto vegetal, condicionantes, topografia, usos sensíveis na envolvente, modelação final incluindo cortes dos perfis previstos);
 - Especificação do tipo de impermeabilização prevista (inferior e superior), para os sedimentos contaminados;
 - Plano de transporte de dragados (contemplando o meio de transporte para os diferentes tipos de dragados, respectivos percursos e eventuais alternativas que minimizem os impactes dos percursos);
 - Avaliação dos riscos ambientais associados aos locais de destino (dos materiais das classes 3 e 4).
6. Descrição específica dos métodos de dragagem a utilizar e das medidas específicas a adoptar para evitar a dispersão da pluma de turbidez, com particular detalhe para as soluções a adoptar para a dragagem dos sedimentos contaminados. O método de dragagem deve ser condicionado pelo tipo de sedimentos existentes, de forma a permitir separar os sedimentos das diferentes classes, e dessa forma poder dar destinos distintos aos sedimentos, consoante o seu grau de perigosidade, os quais devem também ser adoptados nas dragagens de manutenção.
7. Estudo detalhado (incluindo a aplicação de um modelo numérico de simulação) sobre o aumento de erosão nas margens, incluindo as constituídas por bancos de vasa, em consequência da ondulação gerada pela circulação das embarcações, identificando as margens afectadas, medidas de minimização e o cálculo da velocidade máxima das embarcações (de forma a evitar a formação de ondas superficiais com amplitude superior à das ondas geradas pelo vento) a integrar no Regulamento de Navegação do rio, a fim de salvaguardar os habitats localizados nos troços mais sensíveis à erosão provocada pela navegação, e a fim de diminuir a perturbação das comunidades piscícolas. Para além da velocidade, deve igualmente ser analisada a frequência de utilização do canal, entre Pomarão e Alcoutim, pelas diferentes categorias de embarcações.
8. Caso sejam identificadas, no levantamento da vulnerabilidade das margens à erosão por ondas de superfície produzidas pelo trânsito de embarcações, áreas de susceptibilidade significativa, devem ser apresentados os projectos de intervenção que garantam a consolidação dessas margens, desenvolvido de forma específica para cada um dos troços de margem, utilizando técnicas de "engenharia natural" que produzam impacte muito reduzido ou praticamente nulo no ecossistema.
9. Estudo que analise e identifique a capacidade de carga do rio, entre Pomarão e



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

Alcoutim, em termos de tráfego dos diferentes tipos de embarcações, de forma a assegurar o desenvolvimento sustentável, assente em recursos endógenos como o património natural, cultural e paisagístico.

10. Identificação, ao longo do troço em estudo, dos pontos/locais em que sejam detectadas situações de visualização da sinalização, que sejam incomodativas para os utilizadores / moradores da envolvente, e especificação das intervenções a implementar na fase de exploração, para contenção visual da sinalização.
11. Proposta de regulamento de utilização do canal de navegação e respectiva sinalização, onde esteja reflectida a interdição de passeios de barco dentro do PNVG, as condicionantes do presente parecer relativas à fase de exploração, a articulação entre as diferentes actividades inerentes ao uso do rio, bem como os limites de velocidade de navegação diferenciada, entre Pomarão e Alcoutim e entre Alcoutim e a ponte internacional.
12. Solução a adoptar para recolha dos efluentes das embarcações em Alcoutim.
13. Plano de Contenção de Derrames no meio aquático, incluindo respectivos meios (humanos e equipamento).
14. Avaliação da qualidade do elemento biológico "outra flora aquática".
15. Caderno de Encargos incluindo todas as medidas dirigidas para a fase de obra.
16. Cartografia com a localização potencial das áreas de estaleiro e eventuais depósitos, as quais não devem afectar as condicionantes RAN, REN, áreas agrícolas, áreas urbanas, áreas com quercineas, áreas com habitats relevantes, perímetros de protecção das captações municipais, raio mínimo de 100 m das captações privadas, condicionantes decorrentes do património (não afectação de qualquer elemento de interesse Patrimonial já inventariado no EIA ou que vier a ser detectado durante a prospeção) e áreas de elevada sensibilidade paisagística.
17. Caracterização das referidas áreas apresentando nomeadamente área, acessos, coberto vegetal da área e da envolvente, fotografia do local e plano de recuperação previsto.
18. Caracterização da rede de caminhos a utilizar em fase de obra, a uma escala adequada que permita a sua utilização pelo empreiteiro, cuja selecção deve ter em conta a minimização da afectação das condicionantes relativas aos estaleiros, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a receptores sensíveis e privilegiando o uso de caminhos já existentes. A selecção de caminhos a utilizar deve evitar novos pontos de atravessamento da linha de água e a afectação da vegetação ribeirinha e áreas agrícolas.
19. Identificação e caracterização dos locais nos quais serão instalados os marcos e mastros de sinalização.

Sócio economia

20. Avaliação da Capacidade de Carga dos aglomerados urbanos que serão afectados pelas novas condições induzidas pelo projecto, de forma a garantir a manutenção das características de integridade dos recursos naturais, patrimoniais e sociais.
21. Identificação das medidas de controlo do impacto, resultante do aumento de procura proporcionado pela potencialidade de novos fluxos de turistas e de embarcações, nos aglomerados existentes na interface Margem – Rio.
22. Equacionamento da introdução de taxas (portagens) à navegação de recreio, a reverter a favor de projectos no âmbito da protecção da natureza nas margens do Guadiana.
23. Levantamento das concentrações das redes corvineiras existentes no rio Guadiana, para toda a área a afectar pelo projecto.



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

24. Levantamento de todos os núcleos de pesca existentes na totalidade da área a afectar ao projecto.

25. Plano de divulgação do Projecto junto da população interessada designadamente pescadores, piscicultores, operadores turísticos e residentes. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações.

26. Plano de articulação com a Associação de produtores de sal de forma a garantir o cumprimento da condicionante que determina que as dragagens terão de ser compatibilizadas com a exploração das salinas, assegurando que não ocorrem em simultâneo com os períodos de entrada de água para as mesmas.

Recursos Hídricos

27. Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos e da Qualidade da Água revisto e detalhado tendo em conta que:

- deve ser assegurado um ponto de monitorização da qualidade da água e dos sedimentos afastado das áreas a dragar (ponto de controlo).

- devem ser incluídos, como parâmetros a monitorizar na coluna de água os sólidos em suspensão, óleos e gorduras e de hidrocarbonetos totais.

28. Programa de monitorização da qualidade ecológica, de acordo com as especificações das diferentes fases do projecto e segundo as normas da Directiva-Quadro da Água.

Componente Biológica

29. Avaliação, com maior detalhe face ao apresentado no EIA, da distribuição das espécies piscícolas. O estudo deve incluir amostragens nos locais de dragagem e nas imediações da ocorrência de zonas de desova para todas as espécies de migradores (sável, savelha, lampreia e enguia). No entanto, sendo as dragagens efectuadas fora do período reprodutor destas espécies, não será necessário desenvolver este estudo.

30. Estudo que permita verificar se existem locais de crescimento nas áreas a dragar ou nas suas imediações que possam ser afectados pelas operações (uma vez que a condicionante temporal das dragagens não salvaguarda o crescimento das larvas de lampreia) e, caso existam, apresentação de medidas específicas de salvaguarda. Em caso de conflito com as operações de dragagem ou com o aumento da navegação/canal de navegação devem ser propostas medidas específicas de salvaguarda.

31. Plano de monitorização da macrofauna bentónica que permita acompanhar a evolução das comunidades de macrofauna bentónica nas áreas das dragagens, antes da fase de execução e durante a fase de exploração, reformulando o Plano apresentado no sentido de abranger um período maior, de três anos, findos os quais deverá ser avaliada a necessidade da sua continuação. Os métodos a adoptar devem permitir a identificação das espécies de Psidium que forem encontrada. O mesmo se aplica para as restantes espécies de fauna bentónica que não foram identificados até à espécie.

32. Plano de monitorização que permita avaliar os efeitos da navegação sobre o estado de conservação dos habitats ribeirinhos; os parâmetros a monitorizar devem: percentagem de cobertura da vegetação, caracterização fito sociológica das formações vegetais, evolução da área ocupada pelo habitat; os locais de amostragem correspondem às manchas identificadas de habitats sapal e de vegetação ribeirinha no âmbito da Directiva Habitats; os levantamentos devem ser realizados antes da fase de execução do projecto; os levantamentos devem ter uma periodicidade semestral e estender-se por três anos após a execução do projecto, findos os quais deve ser equacionada a respectiva periodicidade. Sempre que se justificar os Relatórios devem apresentar medidas a adoptar, incluindo medidas a integrar no regulamento de navegação do canal. Caso se verifique a deterioração de habitats devem ser apresentadas acções de restauro dos habitats,



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

	<p>incluindo plano de acompanhamento que permita monitorizar os efeitos da acção e reajustes anuais aos procedimentos adoptados.</p> <p>Património</p> <p>33. Prospeccção (por excesso de área) através de detecção remota dupla (sonar de varrimento lateral e magnetometria) dos locais de dragagem e daqueles nos quais se preveja a instalação de estruturas náuticas que coincidam com zonas de assentamento antrópico e de antiga vocação náutica (cais, estaleiros, rampas, ancoradouros, lugares de atravessamento etc). Especial atenção deve ser conferida às zonas de Alcoutim, Pomarão e Foz de Odeleite.</p> <p>34. Prospeccção arqueológica sistemática integral das áreas afectadas directa ou indirectamente pelo projecto em meio terrestre e faixa intertidal, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro e de depósito.</p> <p>35. Carta de visibilidade dos solos aquando da prospeccção arqueológica.</p> <p>36. Caracterização subsequente (segundo norma/circular especifica constante do sítio de internet do IGESPAR) dos alvos detectados, respectiva avaliação de impactes e identificação de medidas de minimização.</p> <p>37. Cartografia (à escala 1:25000 e a uma escala que permita precisar a localização do impacte do projecto na área terrestre) com a localização de todos os elementos patrimoniais, tanto os que constam do EIA como os que eventualmente forem detectados durante a fase de prospeccção a desenvolver. Estes elementos devem estar individualmente identificados e georeferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios e/ou dos imóveis).</p> <p>38. Projecto previsto para o Cais Mineiro do Pomarão, incluindo desenhos relativos à situação existente e prevista, à escala de projecto.</p> <p>Paisagem</p> <p>39. Identificação, ao longo do troço em estudo, dos pontos/locais em que sejam detectadas situações de visualização da sinalização e das balizas, que sejam incomodativas para os utilizadores / moradores da envolvente, caracterização dos respectivos impactes, e especificação das intervenções a implementar na fase de exploração (por exemplo: cortinas arbóreo-arbustivas ou, outras formas de contenção visual), para contenção visual da sinalização.</p> <p>40. Projecto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP) de todas as áreas eventualmente afectadas pelo projecto, temporária ou definitivamente, dando também cumprimento à Medidas n.º 54 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção.</p> <p>Ambiente Sonoro</p> <p>41. Programa de monitorização que permita verificar o cumprimento do RGR, de acordo com as previsões do estudo.</p>
--	--

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de minimização:

Medidas de Minimização

Devem ser implementadas todas as medidas que venham a decorrer da apreciação a desenvolver pela Comissão de Avaliação, na fase de Projecto de Execução, bem como da informação solicitada no ponto anterior da presente Declaração.

Fase Prévia à Execução das Obras

1. Executar as medidas 1 a 3 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente.
2. Implementar estruturas de retenção dos taludes nas áreas de dragagem junto à vegetação ribeirinha nº 4.



**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território**

3. Assegurar o acompanhamento arqueológico permanente durante as operações que impliquem movimentações de terras (depósitos de inertes), quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos, etc. Este acompanhamento deve ser efectuado por um arqueólogo, por frente de trabalho, quando as acções inerentes à implementação do projecto não sejam sequenciais mas sim simultâneas.
4. Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares.

Fase de Execução da Obra

1. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 24, 25, 29, 32 a 34, 40 e 41.
2. As dragagens devem ser executadas de acordo com planos de desassoreamento, devidamente aprovados pela Administração da Região Hidrográfica do Alentejo, I.P., nos termos da legislação aplicável.
3. Proceder à vedação de áreas de trabalho de forma a evitar a afectação de qualquer valor patrimonial e qualquer afectação de área além do estritamente necessário.
4. Compatibilizar a realização das dragagens com a realização de provas ou estágios desportivos.

Sócio economia

5. As operações de dragagem devem ser precedidas e acompanhadas por campanhas de informação pública, e articuladas com as Associações de Produtores de Sal e Aquacultores. Este aspecto assume uma particular importância em relação a área do Baixo Estuário do Guadiana onde a aquacultura e salicultura assumem uma particular importância sócio-económica.
6. Subcontratação directa de empresas, serviços e aquisição de produtos e recrutamento de mão-de-obra, com prioridade à mão-de-obra e empresas de base local e regional, como forma de valorizar o impacte económico a nível local, desde a fase de construção.
7. Caso no plano de acessibilidades seja previsto o atravessamento de alguma povoação, a circulação dos veículos pesados deve ser reduzida (≤ 30 km/h), a fim de minimizar os impactes.
8. Caso a dragagem se desenvolva na proximidade de receptores sensíveis, deve ser efectuada apenas durante os dias úteis, no período das 08:00h às 20:00h.

Património

9. Assegurar o acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (inerentes à instalação de estaleiros, abertura de acessos, etc), não apenas na fase de construção mas desde as suas fases preparatórias. O acompanhamento da obra em meio aquático e zonas de interface com o meio terrestre deve ser assegurado por um arqueólogo com experiência na área da arqueologia náutica e subaquática. O acompanhamento deve ser contínuo e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
10. Os resultados obtidos no decurso da prospecção e do acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras).
11. Os achados móveis efectuados no decurso desta medida devem ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património cultural.
12. As estruturas 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*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação.
13. Se na fase de construção ou na fase preparatória, nomeadamente durante a execução das dragagens, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR.I.P as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar. Os trabalhos arqueológicos deverão seguir uma metodologia compatível com a natureza do achado, tendo em conta a hierarquização da sua importância científica e patrimonial, procedendo-se à sua avaliação, registo gráfico (cartografia, desenho e fotografia) e eventual remoção. Deve ser tida em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos a ser afectados têm que ser integralmente escavadas.
14. O acompanhamento arqueológico deve ser reforçado na margem espanhola na zona de servidão arqueológica –



Puerto de la Laja.

Paisagem

15. Garantir a preservação das margens das linhas de água e suas galerias ripícolas, através da definição de uma faixa de protecção em torno das mesmas, na qual devem ser evitadas as movimentações de terra, circulação das máquinas e viaturas.

Fase Final de Execução da Obra

1. Executar as medidas 50 a 53 constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente.
2. Em complemento da Medida n.º 50 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, a recuperação das áreas afectadas deve integrar acções de limpeza, descompactação do solo e respectiva modelação. O revestimento deve ser feito apenas com as terras vegetais e vegetação autóctone.

Fase de Exploração

1. As dragagens de manutenção devem atender às condicionantes e medidas apresentadas para as dragagens de estabelecimento.
2. Assegurar que o desenvolvimento do projecto e dos projectos associados garantam a manutenção das características de integridade dos recursos naturais, patrimoniais e sociais, essenciais ao desenvolvimento harmonioso dos aglomerados existentes nas margens do Guadiana, designadamente Alcoutim e Pomarão.
3. Equacionar a introdução de taxas (portagens) à navegação de recreio, a reverter a favor de projectos no âmbito da protecção da natureza nas margens do Guadiana.
4. Estabelecer uma regulamentação que permita uma articulação eficaz entre as diferentes actividades inerentes aos usos do rio.
5. Garantir uma adequada articulação entre o projecto e os projectos complementares, quer promovidos (ou a promover) pelo IPTM, quer promovidos por outras entidades, de modo a maximizar os impactos cumulativos esperados no desenvolvimento do turismo náutico e dos efeitos catalisadores associados.

Recursos Hídricos

6. As dragagens de manutenção da bacia de acesso devem ser precedidas de análises físico-químicas dos sedimentos de forma a planejar correctamente as acções de deposição dos dragados. Os resultados dessas análises, deverão ser enviados à Autoridade de AIA, bem como o plano de dragagens e deposição de dragados, o qual deve contemplar as condicionantes relativas à deposição de dragados, constantes do presente parecer.
7. As areias provenientes de dragagens de manutenção devem ser devolvidas ao sistema litoral, sempre que as características o permitam.
8. Garantir que as autoridades portuárias mantenham operacional um sistema de resposta ao tipo de acidentes que possam vir a ocorrer, dotado nomeadamente de meios de contenção de derrames, a uma distância que permita a sua rápida actuação (Porto de Vila Real de Santo António).

Sócio economia

9. As operações de dragagem de manutenção devem ser precedidas e acompanhadas por campanhas de informação pública e articuladas com as Associações de Produtores de Sal e Aquacultura. Este aspecto assume uma particular importância em relação a área do Baixo Estuário do Guadiana onde a aquacultura e salicultura assumem uma particular importância sócio-económica.



Programas de Monitorização

Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos

Deve ser implementado o Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos apresentado e aprovado em sede de RECAPE, considerando os seguintes aspectos (relativos à proposta apresentada no EIA):

- Além dos pontos propostos deve ser assegurado um ponto de monitorização da qualidade da água e dos sedimentos afastado das áreas a dragar (ponto de controlo).
- Relativamente aos parâmetros a monitorizar, propõe-se que seja incluída a determinação, na coluna de água, do teor de sólidos em suspensão, óleos e gorduras e de hidrocarbonetos totais.
- A monitorização da qualidade ecológica deve ser definida de acordo com as especificações das diferentes fases do projecto e segundo as normas da Directiva-Quadro da Água.

Plano de Monitorização das cotas do leito e margens

Deve ser implementado e apresentado um programa de monitorização da evolução das cotas do leito, que inclua a execução de levantamentos pormenorizados da área de intervenção, com periodicidade adequada, de modo a aferir a eficácia da intervenção de desassoreamento.

Deve ser implementado e apresentado um programa de monitorização da evolução das margens.

Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro

Deve ser implementado o Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro apresentado e aprovado em sede de RECAPE.

Plano de Monitorização da Componente Biológica

Devem ser implementados os Planos de Monitorização da Componente Biológica apresentados e aprovados em sede de RECAPE:

. Plano de monitorização da macrofauna bentónica.

. Plano de monitorização que permita avaliar os efeitos da navegação sobre o estado de conservação dos habitats ribeirinhos.

Validade da DIA:

22.09.2013

Entidade de verificação da DIA:

Agência Portuguesa do Ambiente

Assinatura:

O Secretário de Estado do Ambiente e do Ordenamento do Território,

Pedro Afonso de Paulo



ANEXO

Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:

Resumo do procedimento de AIA

- . Instrução do procedimento de AIA, a 16 de Outubro de 2009, através do ofício de nomeação ref.º Of.Circ. 618/09/GAIA.
- . Análise da conformidade do EIA – Conforme previsto no ponto 4 do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, a CA procedeu à análise da conformidade do EIA, tendo identificado um conjunto de informações em falta relativamente ao projecto, e aos seguintes factores ambientais: Recursos Hídricos, Ecologia, Flora e Fauna, Ordenamento do Território, Sócio-Economia e Património, aos impactes sobre o território espanhol para todos os factores ambientais, e ao Resumo Não Técnico (RNT).
- . Solicitação ao Proponente dos elementos em falta (fax refº895/09/GAIA, de 18.11.2009, em anexo), pelo que ao abrigo do disposto no n.º 5 do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, na sua actual redacção, o prazo processual ficou suspenso, até à entrega da informação solicitada.
- . Solicitação ao Proponente de elementos em falta (fax refº08/10/GAIA) solicitados pela CCDR-Alentejo, cuja identificação foi recepcionada posteriormente ao fax referido no ponto anterior.
- . Solicitação pelo Proponente da prorrogação do prazo para entrega de elementos adicionais até ao dia 16 de Fevereiro de 2010, a qual foi concedida.
- . Entrega de Aditamento datado de Fevereiro de 2010, sobre o qual foi recebido fax solicitando a sua substituição por novo Aditamento, a desenvolver no decurso de prorrogação adicional requerida pelo Proponente até ao dia 31 de Março de 2010, a qual foi concedida.
- . Apresentação do Aditamento, em 31 de Março de 2010.
- . Reunião da CA, em 8 de Abril de 2010, para deliberação sobre a conformidade do EIA, após apreciação do Aditamento.
- . Reunião, em 12 de Abril de 2010, com o IPTM e a equipa Projectista para esclarecimento de dúvidas relativas ao troço entre a ponte internacional e a foz, e aos projectos complementares.
- . Entrega de "Nota Explicativa relativa à Barra do Guadiana" (Anexo II), em 14 de Abril de 2010.
- . Pronúncia pela Conformidade do EIA, em 15 de Abril de 2010, após apreciação da Nota Explicativa apresentada em complemento do Aditamento 1, dado que a CA considerou que a informação apresentada permitia dar continuidade ao procedimento de avaliação, embora se verificasse que algumas questões não tinham sido adequadamente respondidas.
- . Consulta ao Estado Espanhol (ofº 590/GAIA/2010, de 21.04.2010) o qual manifestou o seu interesse em participar no procedimento de AIA (ofº SGEA/AVE/20100231SPO da Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de 24 de Maio de 2010).
- . Solicitação de informação em falta, face ao conteúdo do Aditamento 1 ao EIA e da Nota Explicativa relativa à Barra do Guadiana (fax refº 252/10/GAIA, de 29.04.2010).
- . Realização da visita à área do Projecto, que decorreu no dia 10 de Maio de 2010, e na qual estiveram presentes os representantes da CA (excepto o do INAG e um elemento da Universidade do Algarve) e do IPTM.
- . Solicitação de informação adicional (fax 290/GAIA/2010, de 21.05.2010, em anexo), identificada na sequência da visita efectuada ao local.
- . Entrega pelo IPTM do 2º Aditamento ao EIA, em 31 de Maio de 2010.
- . Solicitação de informação, face à apreciação desenvolvida pelo representante do



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

INAG (fax 467/10/GAIA, de 20.08.2010).

. Entrega pelo IPTM do 3º Aditamento ao EIA, em 1 de Outubro de 2010.

. Solicitação de pareceres externos às seguintes entidades:

. Câmara Municipal de Vila Real de Santo António

. Campo Arqueológico de Mértola

. Capitania do Porto de Vila Real de Santo António

. Comissão Interministerial de Limites e Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas

. Comissão para a Aplicação e Desenvolvimento da Convenção sobre a Cooperação para a Protecção e o Aproveitamento Sustentável das Águas das Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas (CADC)

. Direcção Regional da Economia do Algarve

. Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve

. Direcção-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR),

tendo sido recebida resposta de todas as entidades referidas, com excepção da DGADR e da CADC.

. Análise Técnica do EIA, e respectivos documentos complementares, bem como consulta das Peças do Projecto.

. A apreciação dos factores ambientais foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA, conforme referido no ponto 1. A ARH do Alentejo emitiu parecer sobre os Recursos Hídricos, Hidrodinâmica e Dinâmica Sedimentar e Qualidade dos Sedimentos, o ICNB sobre Ecologia, Flora e Fauna, o IGESPAR sobre o Património, a CCDR-Algarve e a CCDR-Alentejo sobre a Sócio-Economia, o Ordenamento do Território e a Qualidade do Ar, a APA sobre o Ruído, a Universidade do Algarve sobre a Geologia e Geomorfologia, Hidrogeologia e Paisagem e o INAG sobre os Recursos Hídricos e condições ambientais.

. Realização da Consulta Pública que decorreu durante 25 dias úteis (30 de Abril de 2010 a 07 de Junho de 2010) e análise dos respectivos.

. Apresentação do Parecer do Estado Espanhol, em 1 de Março de 2011.

. Envio do parecer do Estado Espanhol à CADC e ao IPTM, em 18 de Fevereiro de 2011, solicitando às referidas Entidades a análise do parecer enviado, bem como que habilitassem a CA com a informação julgada pertinente, com a brevidade possível, a fim de que a mesma pudesse ser considerada no âmbito do procedimento de AIA sobre o referido Projecto.

. Realização de reuniões de trabalho, com o objectivo de verificar a conformidade do EIA, analisar o Projecto e respectivos impactes; analisar os contributos sectoriais das entidades representadas na CA e os pareceres recebidos das entidades externas à CA; definir os factores ambientais fundamentais para apoiar a tomada de decisão, analisar os resultados da Consulta Pública, identificar as medidas de minimização a adoptar e acordar as conclusões.

. Elaboração do parecer final.

Dado que o Estado Espanhol manifestou interesse em participar no procedimento de avaliação, ao abrigo do ponto 3, do artigo 33º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio (alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro), não se aplica o disposto do nº 1 do artigo 19º, ou seja, o prazo de 120 dias para emissão da Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

Síntese dos Pareceres das Entidades consultadas

No âmbito da consulta a entidades externas, foram recebidos os seguintes pareceres, os quais forma considerados na avaliação desenvolvida.

A Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, considera que o Projecto em



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

avaliação é de interesse relevante, e está em sintonia com as apostas de desenvolvimento regional estratégico e com os objectivos e políticas territoriais prosseguidas pelo município. Considera que deve ser equacionada a realização de dragagens na Barra/foz do Guadiana, e que o Promotor deve apresentar à Autarquia informação técnica que permita justificar o facto de não serem preconizadas as referidas dragagens. A Câmara Municipal determina que deve ser devidamente assegurada a complementaridade do Projecto com a execução do Plano de Pormenor do Parque Tecnológico Norte de Vila Real de Santo António e que o Regulamento da actividade náutica do rio Guadiana deve permitir a realização de provas náuticas e demais eventos.

O Campo Arqueológico de Mértola frisa que a execução do Projecto deve ser rigorosamente acompanhada do ponto de vista arqueológico, tanto em meio terrestre como em meio aquático, a fim de garantir a salvaguarda do Património, quer o identificado no EIA, quer os recursos que eventualmente não tenham sido ainda referenciados.

A Capitania do Porto de Vila Real de Santo António refere que a sinalização marítima do canal deve ser alvo de adequado projecto de assinalamento marítimo, a apresentar à Autoridade Marítima para aprovação, devendo também ser apresentados os projectos de sinalização relativos às obras de reformulação dos cais ao longo do rio.

A Capitania considera que a afirmação de que o índice de navegabilidade da barra de Vila Real de Santo António é elevado não se aplica em toda a extensão do canal de entrada, dado que a profundidade junto à bóia nº2 é reduzida.

A Comissão Interministerial de Limites e Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas (CILBH), reconhecendo que o projecto potencia as actividades marítimo-turísticas no troço do rio Guadiana a interencionar, contribuindo, deste modo, para o desenvolvimento socio-económico local e sub-regional, considera que deve porém ser tido em conta que o projecto, pela sua localização, é susceptível de afectar zonas de especial importância ambiental (por exemplo, Sítio da Lista Nacional do Guadiana, PTCO 0036), pelo que convirá *"acautelar dado que o potencial de problemas poderá surgir na margem portuguesa"*.

A CILBH admite, dado que o projecto não se prolonga para montante do Pomarão e conforme referido no EIA, que as operações de dragagem tenham um carácter relativamente localizado, e que, por conseguinte, os impactes ambientais negativos sejam efectivamente limitados e passíveis de minimização.

Refere que será necessário realizar um levantamento topo-hidrográfico actualizado da área de intervenção e apresentar propostas mais pormenorizadas sobre o destino dos dragados, nomeadamente no que se refere ao eventual aproveitamento das areias limpas (classe 1) no reforço do transporte sedimentar litoral, dado tratar-se de uma matéria que interessa equacionar no quadro da cooperação entre Portugal e Espanha, de forma a pôr em execução soluções com benefícios mútuos.

Refere que a sinalização marítima deve ser alvo de adequado projecto de assinalamento marítimo, a apresentar à Autoridade Marítima para aprovação.

Refere ainda que o seu parecer deve ser entendido como um complemento da análise efectuada pelo Instituto da Água.

A Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve emite parecer favorável ao EIA apresentado para o Projecto, considerando que, ao propor que sejam cumpridas as condicionantes identificadas no EIA, nas quais se inclui a RAN, e dada a elaboração do Plano de Gestão Ambiental e a apresentação de medidas relativas à escolha do local do estaleiro, percurso de acesso e controle de velocidade, estão salvaguardados os solos de elevada aptidão agrícola inseridos em área RAN, nomeadamente através do estipulado no artigo 21º do DL 73/2010 de 31 de Março.

A Direcção Regional de Economia do Algarve informou que no âmbito das matérias da sua competência, considera estarem previstas e analisadas as actividades essenciais ligadas ao Projecto (actividades de apoio à náutica de recreio).

Síntese da Consulta ao Estado Espanhol



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

	<p>Na sequência da consulta ao Estado Espanhol efectuada ao abrigo da legislação em vigor e do "Protocolo de actuação entre o Governo da República Portuguesa e o Governo do Reino de Espanha sobre a aplicação às avaliações ambientais de planos, programas e projectos com efeitos transfronteiriços", o Estado Espanhol considerou necessária a sua participação, através de consulta transfronteiriças, tendo apresentado o seu parecer em 1 de Março de 2011.</p> <p>Dado que o Projecto se desenvolve não só em território nacional mas também em território espanhol, e dado que o Projecto está incluído no grupo 2.c.1 do Anexo I do Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de Janeiro, independentemente da tramitação que se realizou ao abrigo da legislação portuguesa, o Projecto deve ser submetido a avaliação de impacte ambiental em Espanha, dando cumprimento à legislação em vigor naquele país.</p> <p>Assim, a presente Declaração de Impacte Ambiental não dispensa o necessário cumprimento das determinações que venham a ser emitidas pelo Estado Espanhol, no âmbito do procedimento de AIA a desenvolver naquele País.</p> <p>O Estado Espanhol procedeu à consulta de um amplo conjunto de entidades, tendo recebido pareceres das seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none">. Confederación Hidrográfica del Guadiana. Dirección generales de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, del Medio Natural y Política florestal y de Recursos Pesqueros. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Agencia Andaluza del Agua. Direcciones generales de Bienes Culturales, Pesca y Acuicultura y de Prevencion y Calidad Ambiental, da Junta de Andalucía <p>De acordo com a análise efectuada e com as respostas às consultas realizadas, o Estado Espanhol considera que existe a possibilidade do Projecto afectar significativamente lugares pertencentes à Rede Natura 2000, o que torna necessário a realização de uma avaliação adequada dos impactes, de acordo com o artigo 6.3 da Directiva 92/43/CEE.</p> <p>O Estado Espanhol identifica um conjunto de aspectos, os quais considera que devem ser integrados no EIA a desenvolver para suportar o procedimento de AIA, verificando-se que os referidos aspectos correspondem a um nível de detalhe inerente à fase de Projecto de Execução.</p> <p>O Estado Espanhol considera que o EIA deve referir-se ao projecto completo (espacial e temporalmente) incluindo o Plano de Dragagens e a descrição pormenorizada de todas as operações (técnicas de dragagem, duração e calendarização das acções, volumes de extracção, peças desenhadas incluindo áreas a dragar, rota da draga, potencia da draga, necessidades de transporte, locais de deposição dos dragados, etc. Deve também analisar a fase de exploração, tendo em conta o tráfego previsto e os respectivos impactes, assim como as dragagens de manutenção.</p> <p>O Estado Espanhol identifica ainda um conjunto de estudos que considera necessários à avaliação do Projecto, parte dos quais foram já desenvolvidos no EIA, e parte dos quais são solicitados na presente Declaração, para a fase de Projecto de Execução.</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 25 dias úteis, desde o dia 30 de Abril a 7 de Junho 2010.</p> <p>No âmbito da consulta pública foi recebido um parecer do Turismo de Portugal que nada ter a opor ao projecto em avaliação.</p>



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

Razões de facto e de direito que justificam a decisão:

A presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA), e na proposta de DIA da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos que a justificam:

O Projecto em avaliação, em fase de anteprojecto, pretende estabelecer um canal de navegação no rio Guadiana, entre a ponte internacional (junto a Castro Marim) e a povoação de Pomarão, adequando e sinalizando o canal do Guadiana, num troço de aproximadamente 44 km, à navegação de embarcações com calado até 2,5 m e comprimento máximo de 102 m (navio-projecto), independentemente das condições de maré.

São analisadas no EIA duas unidades de percurso:

Troço 1 – entre a ponte internacional e Alcoutim (31 km)

Troço 2 – entre Alcoutim e Pomarão (13 km)

No troço entre Alcoutim e Pomarão, dado que se verifica o confinamento das margens à medida que se caminha para montante, aumentam os locais nos quais a profundidade máxima se aproxima de uma das margens do rio, e as situações em que pode ocorrer afectação das margens.

O projecto contempla, além da dragagem do canal de navegação, a dragagem de duas bacias de manobra dimensionadas para permitir a inversão de rota do navio-projecto (em frente ao cais de Alcoutim, e a montante do cais do Pomarão), e a sinalização do canal entre a foz do rio e o Pomarão.

O volume de material a dragar será de 178 850 m³, destacando-se, pelo volume das dragagens, as áreas junto a Alcoutim e ao Pomarão, e a área a montante da foz da ribeira de Odeleite.

Nos sedimentos a dragar, verifica-se a ocorrência de materiais contaminados com arsénio. Estima-se que cerca de 25% do volume a dragar seja constituído por sedimentos ligeiramente contaminados a contaminados, os quais se localizam para montante de Alcoutim, sendo que a amostra mais contaminada foi recolhida junto ao Pomarão.

Daða a fase de desenvolvimento do Projecto (anteprojecto), não foram ainda identificados os locais específicos de deposição do material dragado, os quais serão determinados na fase de Projecto de Execução.

O rio Guadiana destaca-se como um relevante curso de água para a ictiofauna nativa portuguesa e mesmo ibérica, albergando importantes endemismos, e para as espécies migradoras. Verifica-se assim que o projecto interfere directamente com:

- o Parque Natural do Vale do Guadiana (PNVG), no troço que se desenvolve entre a foz da ribeira do Vascão e o Pomarão, com cerca de 4 km de extensão;
- o sítio Guadiana (PTCON 0036), em toda a extensão do projecto;
- a ZPE do Vale do Guadiana (PTZE0047), entre a foz da ribeira do Vascão e o Pomarão.

Os importantes valores naturais do rio Guadiana fundamentam que a ecologia seja considerada o factor ambiental determinante na avaliação desenvolvida.

O rio Guadiana apresenta também uma excepcional importância histórica, conhecendo-se dados sobre a sua relevância como eixo de circulação de embarcações oriundas do oceano, desde pelo menos os séculos VVI.

A ocupação marginal do rio é marcadamente rural e natural, verificando-se uma presença humana muito diminuta. A presença de elevados valores naturais, paisagísticos e culturais constitui um enorme potencial de desenvolvimento sustentável, assente na preservação daqueles valores.

Com a concretização do Projecto e dos projectos complementares (requalificação das pontes-cais, construção de ancoradouros) perspectiva-se um significativo aumento do tráfego de embarcações, uma vez que, ao adequar e sinalizar um canal de



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

navegação, garantindo condições de segurança à navegação, se tornará o rio Guadiana mais atractivo à actividade marítimo-turística. Também a integração do rio no circuito de navegação internacional, e a exploração de marinas previstas (marina de Esury com 1400 postos de amarração e marina Almada de Ouro com 80 postos de amarração) fundamentam o expectável aumento de tráfego.

A existência de sedimentos a dragar contaminados, a dimensão do navio-projecto (102 m de comprimento), e o expectável aumento de tráfego de embarcações constituem os aspectos da avaliação desenvolvida.

Como principal impacte positivo, embora indirecto, destaca-se o facto do Projecto poder catalisar, ou mesmo alicerçar, a promoção do desenvolvimento socioeconómico da zona, contribuindo simultaneamente para diminuir a actual sazonalidade das actividades turísticas, uma vez que:

- potencia a interacção entre o usufruto do plano de água e actividades várias, existentes ou previstas na zona terrestre;
- contribui para proporcionar à população, local e flutuante (oriunda de vários países), percursos turísticos de elevado interesse cultural e ambiental.

Dado que o Baixo Guadiana é um território com características de ruralidade, com densidades populacionais inferiores à média da região, com a população a diminuir e com dificuldades de fixação de recursos humanos, o desenvolvimento socioeconómico da zona assume particular relevância.

Contudo, a prossecução deste impacte positivo carece do desenvolvimento dos projectos complementares e associados, ou seja, não só a recuperação dos cais mas também a implementação de circuitos associados a turismo ecológico, alojamento tipo turismo rural, pequeno comércio, restauração e transporte, entre outros.

Por outro lado, para a prossecução dos impactes positivos é também fundamental a manutenção das características de integridade dos recursos naturais, patrimoniais e sociais, de forma a assegurar o desenvolvimento sustentável da área.

Referem-se ainda os impactes globalmente positivos decorrentes da navegabilidade do rio Guadiana se enquadrar nos objectivos dos Instrumentos de Gestão Territorial em vigor, à excepção do Plano de Ordenamento do Parque Natural do rio Guadiana.

Os impactes negativos mais significativos decorrem das dragagens (do canal e das bacias de rotação), e do aumento de tráfego de embarcações.

Fase de construção

- Afecção e erosão das margens, em consequência directa das dragagens ou por alteração de hidrodinamismo local (correntes) que induzirão.
- A bacia de rotação do Pomarão, cujas dimensões decorrem das características do navio-projecto (102 m de comprimento):
 - implica a afecção directa margem direita do rio Guadiana e consequente destruição da vegetação ribeirinha que estabiliza a margem do rio, violando o disposto no Plano de Ordenamento do Parque Natural do Vale do Guadiana (POPNVG), que proíbe a afecção da vegetação ribeirinha nas margens do rio Guadiana, e contrariando as orientações de gestão do Plano Sectorial da Rede Natura 2000, que passam pela conservação das margens das linhas de água, vegetação ripícola associada e das espécies que dependem do meio aquático,
 - não se enquadra no regime de excepcionalidade à interdição de extracção de inertes do POPNVG,
 - dada a sua localização próximo de uma área de desova de sável e savelha (espécies protegidas), e em resultado das manobras de embarcações de grandes dimensões, como a do navio projecto, é geradora de impactes negativos de magnitude elevada, e muito significativos face aos efectivos, já por si reduzidos, de ambas as espécies.
- Afecção da qualidade da água, decorrente da ressuspensão de sedimentos finos, e consequente aumento da respectiva concentração na coluna de água,



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

induzindo o aumento dos níveis de turvação e do teor em contaminantes, dado que em alguns locais os sedimentos estão contaminados por metais pesados, nomeadamente arsénio.

Fase de exploração

- Erosão das margens – a remobilização e erosão de sedimentos das margens, em consequência da ondulação gerada pela circulação de embarcações, assumirá maior importância nas margens e taludes menos consolidados, com particular relevância nas margens constituídas por bancos de vasa. O aumento da erosão das margens, com consequências ao nível da estabilização das mesmas e da vegetação ribeirinha que as suporta, assume maior magnitude no troço mais estreito do rio, entre Alcoutim e Pomarão.
- O POPNVG interdita as práticas desportivas e recreativas susceptíveis de provocar poluição e ruído, ou deteriorarem os valores naturais do Parque Natural do Vale do Guadiana (troço do rio Guadiana que se desenvolve entre a foz da ribeira do Vascão e o Pomarão).

Verifica-se assim que o projecto, com as características apresentadas, nomeadamente a bacia de rotação do Pomarão, induz, face ao Plano de Ordenamento do Parque Natural do Vale do Guadiana, ao Plano Sectorial da Rede Natura 2000 e em termos de Ecologia, impactes negativos significativos não minimizáveis.

Em termos de impactes negativos significativos importa ainda referir:

- a afectação da actividade de pesca fluvial (artesanal) induzirá impactes significativos, dado que são poucos os pescadores ainda no activo e que, em alguns casos, pode estar em causa o equilíbrio dos orçamentos familiares. Os referidos impactes poderão ser minimizados, segundo o EIA, caso o Projecto de Execução "incorpore caso a caso, as zonas de pesca existentes";
- a afectação das salinas pelas acções de dragagem, caso se verifique a entrada de sedimentos em suspensão, eventualmente contaminados;
- na zona do Pomarão a presença de uma embarcação com as dimensões do navio projecto (102 m de comprimento), face à largura do leito e às características do povoamento do Pomarão, constitui uma forte intrusão visual no meio, induzindo um impacte negativo e significativo, embora descontínuo, pois restringe-se ao período de atracação da referida embarcação;
- na zona do Pomarão o projecto induzirá impactes de elevada magnitude sobre um conjunto de sítios com especial relevância patrimonial relacionados com a importante actividade mineira da região, que se localizam na zona da bacia de rotação, afectando nomeadamente o seu enquadramento paisagístico.

Face à análise desenvolvida, ponderando os impactes positivos e negativos do projecto e destacando-se que:

. os impactes positivos indirectos assumem particular importância dadas as dificuldades de fixação de recursos humanos,

. os impactes negativos identificados, que assumem particular significância dados os valores naturais em presença, podem ser minimizados se forem desenvolvidas soluções específicas de projecto,

emite-se parecer favorável ao Projecto de Navegabilidade do rio Guadiana, condicionado à:

. reformulação do canal de navegação, no troço a montante de Alcoutim, para embarcações de menor dimensão, de modo a não afectar as margens, e de forma a ajustar o projecto de navegabilidade ao desenvolvimento sustentável, imprescindível face aos elevados valores naturais existentes;

. não execução da bacia de rotação no Pomarão;

. execução das dragagens entre 1 de Julho e 30 de Novembro, numa fase de



*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente
e do Ordenamento do Território*

maré que garanta o mais rápido escoamento da pluma de turbidez para o mar (período de maré vazante). As dragagens devem ainda ser efectuadas de montante para jusante, de modo a que no início da época de migração e reprodução das espécies piscícolas migradoras, as zonas de desova (que se localizam mais a montante) possam já ter recuperado dos efeitos indirectos das dragagens. Cumulativamente, no período de Julho a Setembro, as dragagens terão de ser compatibilizadas com a exploração das salinas, assegurando que não ocorrem em simultâneo com os períodos de entrada de água para as mesmas;

. garantia das condições ambientais estabelecidas no "Estudo das Condições Ambientais no Estuário do Rio Guadiana e Zonas Adjacentes – Conclusões Operacionais (INAG, 2005)";

. integração no regulamento de navegação do rio, a elaborar pelo IPTM, das conclusões do estudo de capacidade de carga previsto em fase RECAPE, no que diz respeito ao número de embarcações e respectiva tipologia, bem como à definição de um limite da velocidade máxima das embarcações que utilizem o canal de navegação abrangido por este projecto, por forma a minimizar a geração de ondas de superfície, em toda a sua extensão, e em especial no troço a montante de Alcoutim. O regulamento deve ainda incluir todas as condicionantes decorrentes dos Instrumentos de Gestão Territorial em vigor.

Dado que se considera fundamental assegurar a manutenção das características de integridade dos recursos naturais, patrimoniais e sociais, o projecto é ainda condicionado aos termos constantes desta Declaração, incluindo as condicionantes, os estudos, as medidas de minimização e os planos de monitorização identificados, os quais podem contribuir para a minimização dos impactes negativos identificados.