

IP8 – BALEIZÃO / VILA VERDE FICALHO (FRONTEIRA)

PROJECTO DE EXECUÇÃO

PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL Nº 2290

PARECER DE RESPOSTA À PROPOSTA DE DESCONFORMIDADE

(AO ABRIGO DO ARTIGO 100º E SEQUINTE DO CÓDIGO DE PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO)

1. INTRODUÇÃO

A Comissão de Avaliação nomeada para o Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 2290, relativo ao Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do IP8 – Baleizão / Vila Verde de Ficalho (Fronteira), procedeu à análise de conformidade do Estudo de Impacte Ambiental e respectivo Aditamento apresentado em Outubro de 2010, tendo sido proposta a desconformidade do EIA.

De acordo com o Parecer da Comissão de Avaliação sobre Verificação da Conformidade do EIA, a CA considerou “que o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) apresenta um conteúdo insuficiente, não permitindo uma correcta compreensão do projecto e por conseguinte as respectivas afectações no meio envolvente. O EIA apresenta incoerências no que se refere à justificação (objectivos e necessidade) do projecto, deficiências e lacunas graves a nível da descrição do projecto face à ausência/omissão de elementos e informação de importância relevante e essencial e ainda uma discrepância e desarticulação entre as peças escritas e as peças desenhadas do EIA, com implicações que se reflectem numa compreensão pouco clara do projecto.

Os factores ambientais Património, Ecossistemas, Fauna e Flora carecem de informação com carácter relevante, pelo que numa eventual e futura reformulação do projecto estes deverão ser complementados com informação em falta de forma a poderem ser adequadamente identificados e avaliados impactes negativos ou positivos resultantes correntes da concretização do projecto.”

O presente documento surge assim em resposta à proposta de desconformidade do EIA apresentado pela Comissão de Avaliação (CA).

2. ANÁLISE DA VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO EIA

2.1 Objectivos e Necessidade do Projecto

O IP8 entre Beja e Vila Verde de Ficalho (fronteira) é actualmente assegurado pela EN260. Esta estrada, apesar de apresentar um bom traçado em planta e perfil longitudinal, possui algumas características inerentes a uma estrada nacional, tais como acessos directos, a existência de gares de transportes públicos, a circulação de maquinaria agrícola e travessias de gado.

O objectivo do empreendimento em causa é a melhoria das condições de circulação e segurança ao nível da via existente através do alargamento do perfil transversal tipo (pavimentação das bermas) e rectificações pontuais do traçado, de forma a garantir a velocidade base de 80 km/h em toda a sua extensão, apesar se manter a necessidade de permitir acessos directos das propriedades adjacentes à mesma, a existência de gares de transportes público, etc.

No entanto, a EN260 ao longo do seu desenvolvimento atravessa diversos aglomerados urbanos, o que não é compatível com o pressuposto da velocidade de 80km/h referido no parágrafo anterior, o que obrigou nestas zonas a prever a construção de variantes, as quais foram projectadas com características geométricas compatíveis com o exigido nas Normas para um Itinerário Principal, designadamente na proibição de acessos marginais garantida através da implementação de vedações, garantindo o seu aproveitamento quando se vier a mostrar necessária a construção do restante IP8 num corredor alternativo.

Esta opção da EP – Estradas de Portugal, SA, resulta essencialmente das estimativas de tráfego expectáveis, as quais levam a que não seja necessária a construção de um itinerário num corredor totalmente distinto da actual estrada nacional para que se consiga garantir os níveis de serviço adequados a este tipo de via. Trata-se ainda de uma opção que vai ao encontro das recomendações ambientais que privilegiam a requalificação de estradas existentes ao invés de criação de corredores paralelos.

Por último esclarece-se que este troço do IP8 inicia-se na freguesia de Quintos e não na freguesia de Baleizão conforme referido no estudo. Efectivamente existe um desfasamento em cerca de 900

metros entre este estudo e o Estudo Prévio do IP8 – Beja (Nó de Brissos) / Baleizão e IP2 – Variante Poente de Beja.

No entanto, é entendimento da EP – Estradas de Portugal, SA que este troço, que já apresenta as características que garantem os pressupostos do estudo em avaliação, será objecto apenas de uma intervenção de beneficiação.

2.2 Ambiente Sonoro

*O principal objectivo do projecto é requalificar o actual IP8, dotando-o de características geométricas de IP para uma velocidade base de 100 km/h. No entanto, tendo em conta os esclarecimentos do Aditamento (resposta **A46.**), esse objectivo não será cumprido, uma vez que a velocidade base não será de 100 km/h mas sim de 80 km/h em toda a extensão do traçado excepto nos últimos 1100 m onde será apenas de 60km/h, pelo que se considera que o estudo apresenta informação incoerente e que coloca em causa a justificação do projecto.*

Acréscimo ainda que o Plano Rodoviário Nacional (PRN – aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho) estabelece no seu art.º 6º que os itinerários principais (IP) devem assegurar correntes de tráfego estáveis e permitir uma razoável liberdade de circulação aos condutores (nível de serviço B), pelo que não se compreende como é que o projecto do IP8 não apresenta características que se coadunem com um IP;

Remete-se a resposta a esta questão para o ponto 2.1 – Objectivos e Necessidade do Projecto.

Em termos de volume de tráfego estimado para o projecto, o Aditamento ao EIA não dá resposta à questão A47 da CA. Não foi apresentada justificação para o facto do volume de tráfego com projecto (Quadro 5.12 do Relatório Técnico) ser inferior ao volume de tráfego na ausência de projecto (Quadro 1 do Anexo E), sendo apenas indicado que o Quadro 5.12 deve ser ignorado.

Mesmo que sejam considerados apenas os dados de tráfego constantes nos Quadros 1 e 2 do Anexo E do EIA, verifica-se que o volume de tráfego com projecto (considerado nas previsões de ruído) continua a ser inferior ao volume de tráfego na ausência de projecto. A ausência de justificação/esclarecimento deste aspecto é considerada uma lacuna grave, face à influência determinante do volume de tráfego nos níveis sonoros resultantes. Considera-se ainda que este aspecto coloca em causa a justificação do projecto;

O tráfego considerado no estudo de ruído, para a ausência de intervenção, era referente ao Estudo Preliminar, onde os volumes de tráfego com e sem beneficiação, eram superiores aos referidos no Estudo de Tráfego Final, devido aos factores já justificados anteriormente.

Os dados de tráfego com implementação da beneficiação considerados no estudo de ruído reportam-se, correctamente, ao Estudo de Tráfego Final, pelo que não põem em causa o Estudo elaborado.

Assim, apresenta-se em seguida os dados de tráfego na ausência de intervenção, referente ao estudo de tráfego mais actual, perspectiva optimista.

Quadro 1 – TMDA para a Evolução da Situação Existente na Ausência de Intervenção (Cenário 0)

SECÇÃO	km	TMDA [Veíc. Totais / dia / 2 sentidos] - Perspectiva Optimista											
		2008			2015			2025			2035		
		Lig	Pes	Total	Lig	Pes	Total	Lig	Pes	Total	Lig	Pes	Total
Baleizão / Serpa Norte	0+000 a 8+335	41 78	495	4673	4750	504	5254	5592	572	6164	6210	645	6855
Serpa Norte / Serpa Sul	8+335 a 14+575	19 34	302	2236	1863	232	2096	2332	261	2594	2661	297	2958
Serpa Sul / Aldeia do Pinto	14+575 a 21+200	26 40	303	2943	2868	256	3123	3524	285	3809	3953	321	4274
Aldeia do Pinto / Vila N. S. Bento	21+200 a 28+475	25 30	297	2827	2942	252	3193	3626	281	3907	4070	316	4386
Vila N. S. Bento / V. V. Ficalho Poente	28+475 a 36+690	18 20	298	2118	2072	250	2322	2560	279	2839	2894	316	3210
V. V. Ficalho Poente / V. V. Ficalho Nascente	36+690 a 40+690	14 44	270	1714	1581	198	1779	1951	220	2171	2227	250	2477
V. V. Ficalho Nascente / Fronteira	40+690 a 43+152	17 52	266	2018	1875	201	2077	2240	219	2459	2519	243	2762

No quadro seguinte, através da expressão $10\log(n_2/n_1)$, a qual segundo a NMPB'96, fornece a diferença de níveis sonoros para os diferentes volumes de tráfego, apresentam-se as variações no

ambiente sonoro das Situações/Pontos de Medição onde a principal fonte de ruído é actualmente o tráfego do IP8.

Quadro 2 – Evolução do ambiente sonoro, face à evolução do tráfego do IP8 na ausência de intervenção

Situação	Secção do Actual IP8	Ponto de Medição	Ruído [dB(A)]				Actual				Acréscimos [dB(A)]			
			L _d	L _e	L _n	L _{de n}	2008 / 2015	2015 / 2025	2025 / 2035	2015 / 2035				
S01	Baleizão - Serpa	PM01	51	49	45	53	0	1	0	1				
S02	Baleizão - Serpa	PM02	56	51	49	57	0	1	0	1				
S03	Baleizão - Serpa	PM03a	58	53	49	58	0	1	0	1				
	Baleizão - Serpa	PM03b*	70	64	59	70	0	1	0	1				
S04	Baleizão - Serpa	PM04a	63	58	57	65	0	1	0	1				
	Baleizão - Serpa	PM04b	57	52	48	57	0	1	0	1				
	Baleizão - Serpa	PM04c	69	66	58	69	0	1	0	1				
S05	Baleizão - Serpa	PM05	68	67	57	68	0	1	0	1				
S06	Baleizão - Serpa	PM06	55	49	40	54	0	1	0	1				
S10	Serpa - Aldeia do Pinto	PM10	66	64	57	67	0	1	1	1				
S11	Serpa - Aldeia do Pinto	PM11	66	65	58	67	0	1	1	1				
S13	Aldeia do Pinto - Vila N. S. Bento	PM13	61	57	53	62	0	1	1	1				
S14	Aldeia do Pinto - Vila N. S. Bento	PM14a	59	55	54	61	0	1	1	1				
	Aldeia do Pinto - Vila N. S. Bento	PM14b	52	49	47	55	0	1	1	1				
	Aldeia do Pinto - Vila N. S. Bento	PM14c	59	53	55	62	0	1	1	1				
S15	Aldeia do Pinto - Vila N. S. Bento	PM15a	46	40	38	47	0	1	1	1				
	Aldeia do Pinto - Vila N. S. Bento	PM15b	60	54	51	60	0	1	1	1				
S16	Vila N. S. Bento - V. V. Ficalho	PM16	63	62	54	64	1	1	1	1				
S17	Vila N. S. Bento - V. V. Ficalho	PM17	65	64	53	65	1	1	1	1				
S22	V. V. Ficalho -Fronteira	PM22	56	53	50	58	0	1	1	1				

(*) – Ponto de Medição localizado junto ao receptor onde a fonação animal é muito significativa.

Os resultados do quadro anterior demonstram que na ausência da intervenção no actual IP8 os níveis sonoros na sua envolvente, desprezando a evolução do piso actual e da própria indústria automóvel, ainda que aos contínuos desenvolvimentos tecnológicos da indústria automóvel, nomeadamente no que respeita à tipologia de propulsão e do tipo de pneus, possam vir a ser relevantes, teriam um aumento máximo de aproximadamente 1 dB, entre o ano de início de exploração (2015) e o ano horizonte de projecto (2035).

Contrariamente ao solicitado, não foram indicadas as horas em que foram efectuadas as medições acústicas (para caracterizar os níveis sonoros da situação actual) nem as contagens de tráfego durante essas medições. Todavia, em termos de contagens de tráfego, o estudo esclarece que a localização dos pontos de medição não permitiu a sua realização.

Os dados solicitados pela CA poderiam permitir a compreensão dos valores obtidos e clarificar alguns aspectos, como são exemplo as situações em que os valores medidos no período do entardecer são superiores aos medidos no período nocturno (ponto PM14c). Face à ausência desses dados, considera-se não terem sido apresentados elementos que assegurem que as medições acústicas efectuadas são representativas do valor médio anual.

As medições foram efectuadas em acordo com a normalização e directrizes aplicáveis, nomeadamente em acordo com a Circular Clientes n.º2/2007 – Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007, editado pelo IPAC em Fevereiro 2007, que visa assegurar a representatividade das medições para períodos de longa duração. Foram realizadas medições em dois dias distintos, para cada ponto e período de referência, e em diferentes dias da semana, por serem os mais representativos da actividade normal da via.

De referir que em ambiente rural, marcado por actividade agrícola e pecuária, é normal os níveis sonoros serem superiores nos períodos de entardecer e nocturno, principalmente no período nocturno, devido essencialmente à fonação animal. No presente caso do IP8, e no caso referido (ponto PM14c), em que os níveis sonoros no período nocturno são superiores aos do entardecer, deve-se por um lado à fonação animal, tal como está identificado no quadro referente aos "Níveis sonoros actuais medidos in situ em [dB (A)] e principais fontes de ruído" do Relatório Técnico, e à velocidade excessiva com que muitos veículos circulam no período nocturno, e cujo controlo dentro dos limites legais é responsabilidade das forças de segurança rodoviária.

Esclarece-se ainda, que no presente caso, e que nos pontos de medição em que os valores

medidos no período do entardecer são inferiores aos medidos no período nocturno, se deve essencialmente à fonação animal, referente à actividade pecuária e à própria natureza, e à velocidade excessiva com que muitos veículos circulam, em especial à noite, e cujo controlo é responsabilidade das forças de segurança rodoviária.

Relativamente à localização dos estaleiros, o estudo optou por apresentar uma planta de condicionantes à sua localização, em vez da cartografia com a localização potencial dos estaleiros. Contudo, verifica-se que essa planta de condicionantes não garante que a localização dará cumprimento às especificações da APA (enumeradas nas páginas 420 e 421 do Relatório Técnico do EIA), uma vez que os edifícios de uso sensível ao ruído (e respectiva envolvente próxima) não constituíram uma condicionante à localização dos estaleiros, o que se considera uma lacuna.

Embora constitua uma condicionante à selecção da zona de estaleiro a implantar, a localização dos receptores sensíveis não foi apresentada na Planta apresentada no EIA, tendo-se optado por remeter a preocupação de garantir o afastamento máximo possível a estes receptores para a fase de obra, aquando da escolha da localização das áreas de estaleiro.

Tendo em conta que na situação actual se verifica a ocorrência de incumprimento legal em 12 dos 37 pontos de medição, e que as previsões do estudo (com a entrada em funcionamento da futura via) indicam o cumprimento dos valores limite em todos os receptores, sem necessidade de qualquer medida de minimização, o estudo justificou que tal é possível porque:

- *os níveis sonoros dos receptores em incumprimento (PM03b, PM04a, PM04c, PM05, PM10, PM11, PM12c, PM14a, PM14c, PM16, PM17 e PM18a, localizados na proximidade do actual IP8) sofrem a influência das irregularidades do pavimento actual, que se traduzem no acréscimo da emissão sonora da via, cuja beneficiação (regularização do pavimento) proporcionará uma diminuição das emissões sonoras;*
- *a localização dos pontos de medição PM04c, PM11, PM12c, PM16, PM17 e PM18a é mais próxima da via do que a distância a que os receptores que esses pontos representam estão da via, pelo que os seus níveis sonoros poderão ser inferiores aos registados nas medições.*

Contudo, consideram-se insuficientes as justificações apresentadas. Apesar de ser expectável uma diminuição da emissão sonora da via com a regularização do pavimento, também é expectável o

aumento da emissão sonora devido ao aumento de tráfego que a nova via irá provocar. Relativamente aos pontos de medição que se localizam a menor distância da fonte que os receptores que representam, esta situação apenas ocorre em 6 dos 12 casos de incumprimento.

Desta forma, verifica-se que os argumentos apresentados pelo estudo não são suficientes para justificar todas as situações de incumprimento (na situação actual) que passam a cumprir com a entrada em funcionamento do projecto. Como exemplo refira-se o caso do ponto PM03b e respectivo receptor R03c, localizados a cerca de 15 m da via e que na situação actual apresentam uma ultrapassagem dos valores limite entre 6 a 7 dB(A).

Assim, considera-se que a metodologia de análise de impactes não é adequada ao projecto em avaliação, não permitindo suportar o pressuposto da avaliação para os receptores que se localizam junto ao IP8 (assumir que os valores de ruído resultante são iguais aos valores de ruído particular, ou seja, a avaliação não considera os níveis sonoros da situação actual), salientando-se ainda que as previsões se baseiam nos volumes de tráfego do projecto, sobre os quais recaem as reservas indicadas no ponto 2 do presente parecer.

O conjunto dos aspectos referidos nos pontos anteriores implica a necessidade de reformulação do descritor ambiente sonoro.

Acresce que numa eventual reformulação do EIA, para além de serem corrigidas as lacunas e incoerências anteriormente referidas, será necessário considerar ainda os seguintes aspectos:

- A APA, enquanto entidade nacional com competência na proposta, desenvolvimento e acompanhamento da execução das políticas em termos de ruído ambiente, estabeleceu na "Nota Técnica para Avaliação do Descritor Ruído em AIA – versão 2" (publicada pela APA em Junho de 2010) que se considera que ocorre impacte negativo significativo quando os valores resultantes não verificam o critério de exposição máxima ou quando os valores resultantes não verificam a RBP (regra de boa prática).*

Em termos de significância do impacte no procedimento de AIA, sempre que são identificados impactes negativos significativos, os mesmos devem ser minimizados através de medidas de redução de ruído adequadas.

Assim, em termos de critérios de avaliação, a significância do impacte considerada no estudo deve dar cumprimento ao critério de exposição máxima e à RBP.

- *O programa de monitorização (reformulado) apresentado no Anexo C do Aditamento ao EIA continua a indicar que a monitorização visa confirmar as conclusões apresentadas no "projecto de medidas de minimização de ruído", quando o EIA, de acordo com a sua avaliação de impactes, conclui não serem necessárias medidas de minimização e não apresenta qualquer projecto.*

Por outro lado, a referência às directrizes aplicáveis da APA continua a ser feita a documentos que se encontram desactualizados e não aos documentos actualmente em vigor, pelo que o programa de monitorização deverá fazer referência aos seguintes documentos:

- *"Notas Técnicas para Relatórios de Monitorização de Ruído – Fase de Obra e Fase de Exploração", publicado pela APA em Novembro de 2009;*
- *Norma Portuguesa NP 1730 (1996)*
- *Circular Clientes n.º 2/2007 – Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007, editado pelo IPAC em Fevereiro 2007, que complementa a norma NP 1730:1996, de forma a assegurar a representatividade das medições para períodos de longa duração;*

Estas situações devem ser devidamente corrigidas;

- *Os pontos de amostragem para monitorização, propostos no item 2 do programa de monitorização reformulado, devem ser revistos uma vez que nem todos os locais onde foram feitas as medições (para caracterizar a situação actual) são os mais adequados, por se situarem afastados dos receptores que devem ser monitorizados;*
- *A periodicidade das campanhas de monitorização (item 3 do programa de monitorização reformulado) deve ser corrigida, de forma a indicar que, por cada ponto de medição considerado e em cada período de referência, devem ser efectuadas medições em, pelo menos, dois dias distintos;*
- *Os critérios de avaliação dos dados da monitorização (item 7 do programa de monitorização reformulado) devem distinguir os critérios para a fase de construção dos critérios para a fase de exploração;*

As diferenças entre os níveis sonoros medidos actualmente e prospectivados, devem-se essencialmente ao estado do piso, tal como já havia sido justificado, mas também em alguns casos,

como o PM03b, devido à velocidade excessiva com que muitos veículos circulam (tendo em conta a sensibilidade do técnico de medições, mas sem comprovação efectiva), e cujo controlo é da responsabilidade das forças de segurança rodoviária.

Relativamente à Regra de Boas Práticas/Significância, tal como já foi justificado anteriormente, não existindo Critérios de Avaliação de Impactes definidos e regulamentados legalmente, entende-se adequado considerar que a Significância do Impacte, da qual depende a necessidade de medidas de minimização, deve estar apenas dependente dos limites legais aplicáveis (no presente caso, constantes no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 9/2007). Por outro lado, é consensual que a Magnitude do Impacte é dependente do diferencial dos níveis sonoros, com e sem projecto. No presente estudo considerou-se que a Magnitude do Impacte é Elevada sempre que se verifica, com implementação do projecto, um diferencial superior a 12 dB, face ao ruído de referência, valor inferior aos 15 dB, a que a Regra de Boas Práticas se refere.

Relativamente ao Programa de Monitorização esclarece-se que o mesmo faz referência aos documentos referidos no presente parecer, e que a questão dos documentos desactualizados é salvaguardada pelo dever de ser usada na implementação do Plano a legislação, normalização e directrizes mais actuais, face às enumeradas nos programas de Monitorização. Os pontos de monitorização identificados não se referem em nenhum caso aos pontos de medição (PM) realizados Estudo do descritor Ambiente Sonoro, mas sim aos Receptores (R) identificados no mesmo estudo, e que se referem aos edifícios existentes, pelo que a questão referida não se adequa.

No ponto 5 - Técnicas e Métodos de Análise ou Registo de Dados e Equipamentos Necessários, está explícito que a duração mínima de amostragem, está explícita a duração das medições "A duração mínima de cada amostragem (T, em minutos) nunca deverá ser inferior a 30 minutos, e deverá ser depende do Tráfego Médio Horário (TMH) em presença no IP8 e da incerteza padrão (U) que se pretende alcançar ($U \leq 1$ dB), na seguinte proporção (para tráfego misto): $T = (60/TMH) \times (10/U)^2$ " e que a mesma deve ser efectuada em acordo com a legislação e normalização aplicável, nomeadamente a Circular n.º 2/2007 – Critérios de acreditação transitórios relativos a representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-Lei nº 9/2007", publicado pelo Instituto Português de Acreditação, pelo que está salvaguardada a necessidade de serem efectuadas medições, e cada período de referência, em 2 dias distintos.

O Ponto 7 que se refere aos Critérios de Avaliação, refere que a avaliação deve ser efectuada em

acordo com a legislação aplicável – o Decreto-Lei 9/2007, de 17 de Janeiro, quer para a Fase de Construção quer para a Fase de Exploração.

Assim, para a Fase de Construção devem ser caracterizados os seguintes parâmetros, no entanto se a fase de construção ocorrerem apenas no período das 8 horas até às 20 horas, dos dias úteis, e não decorrem na proximidade de escolas hospitais e similares, não existem limites legais a verificar. Caso se verifiquem actividades no período das 20 às 8 horas, será necessário solicitar a emissão de Licença Especial de Ruído, artigo 15º do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, e deveram ser avaliados os níveis sonoros em função dos limites, LAeq do ruído ambiente exterior de 60 dB(A) no período do entardecer e de 55 dB(A) no período nocturno, ou outros que a mesma possa definir.

- Parâmetros a caracterizar na Fase de construção:
 - Nível Sonoro Contínuo Equivalente, Ponderado A (LAeq,T);
 - Nível de Avaliação (LAr);
 - Nível de Potência Sonora (LAW);
 - Quantidade de veículos ligeiros e pesados aquando das medições, distinguindo veículos afectos à obra.
- Fase de exploração:
 - Nível Sonoro Contínuo Equivalente, Ponderado A (LAeq,T);
 - Quantidade de veículos ligeiros e pesados aquando das medições.

Para a Fase de Exploração, tratando-se de uma infra-estrutura de transporte apenas tem de verificar os limites legais absolutos, para os indicadores Lden e Ln, definidos no artigo 11º do Decreto-Lei 9/2007, 17 de Janeiro, e face à Classificação Acústica dos Receptores.

Assim, atendendo ao explicitado considera-se que o estudo do descritor Ambiente Sonoro, ainda que tivesse algumas lacunas, que já foram suprimidas e justificadas, possui de modo geral qualidade e não necessita de reformulação.

2.3 Ordenamento do Território, Socioeconomia e Uso Actual do Solo

Na questão A1. não é explicitado o motivo pelo qual há troços da estrada que mantém a situação actual, relativamente à vedação da mesma. Refira-se que o Aditamento refere que os tipos de

vedações previstos foram definidos com base em critérios de salvaguarda da segurança rodoviária e da população, da preservação dos valores faunísticos e da qualidade visual da envolvente e outros critérios de ordem funcional. Assim, considerando que o traçado proposto para o IP8 – Baleizão/Vila Verde de Ficalho não prevê vedação em toda a sua extensão, que prevê a existência de gares sem a existência de passagens desniveladas para peões nas imediações e que prevê ainda entradas e saídas na mão, considera-se que os pressupostos iniciais de salvaguarda da segurança rodoviária e da população não são cumpridos, bem como, por inerência, não são igualmente cumpridas as condições estipuladas no Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho (PRN - Plano Rodoviário Nacional), com especial referência para os pontos 1 e 2 do artigo 7º do referido Plano.

Remete-se a resposta a esta questão para o ponto 2.1 – Objectivos e Necessidade do Projecto.

A informação prestada relativamente à questão A3. é insuficiente uma vez que de acordo com o exposto no Aditamento não permite aferir se efectivamente é cumprido o disposto no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho; não é apresentada cartografia que identifique as manchas de povoamento de sobreiro e/ou azinheira nem são apresentadas as áreas correspondentes a plantações no âmbito das medidas compensatórias.

A identificação de manchas de povoamento de sobreiros e azinheiras é apresentada no Desenho 0802-E-163-02 – Carta de habitats, no Desenho 0802-E-164-01 – Ocupação do Solo, bem como no Anexo B – Condicionantes à Localização de Estaleiros, do Aditamento ao EIA. No Plano de Sementeiras e Plantações constante do Desenho 0802-E-041-30-01 a 27 do Projecto de Integração Paisagística são indicadas as plantações de sobreiros previstas.

A questão A18. não foi devidamente respondida uma vez que se considera que durante a fase de construção do projecto em apreço serão gerados impactes negativos, refira-se como exemplo os impactes gerados pela circulação rodoviária de veículos e de máquinas associados à obra, sobre a população sob influência do projecto.

No capítulo 7.10.2 do Relatório Síntese foram identificados os impactes a nível regional verificados pela construção do IP8. A acrescer aos impactes identificados deverão considerar-se os gerados pela circulação rodoviária de veículos e de máquinas associados à obra, sobre a população sob

influência do projecto.

A questão A7. não foi devidamente respondida. Não foram apresentados em legenda todos os elementos constantes no Anexo B e, nesta peça desenhada, não é possível concluir onde efectivamente se poderão localizar os estaleiros de apoio à obra.

No Anexo ao presente relatório apresenta-se a reformulação da planta de condicionantes à localização de estaleiros e infra-estruturas de apoio à obra.

2.4 Património Arqueológico e Arquitectónico

Esclarecimentos relativamente à não apresentação das manchas de dispersão de materiais dos sítios n.º 6 e 7, Horta da Vinha 2 e Horta da Vinha 1 respectivamente, uma vez que os mesmos foram relocados;

As manchas de dispersão de vestígios dos sítios arqueológicos Horta da Vinha 1 (n.º7) e Horta da Vinha 2 (n.º6), localizam-se na área ocupada pelo círculo que contém o número de inventário patrimonial. Trata-se de uma concentração muito localizada nos locais do ponto de coordenada. A realocação destes locais está presente na cartografia respectiva.

Correcção de elementos relativos às ocorrências patrimoniais que se encontram trocados e que geram alguma confusão na avaliação de impactes. No que se refere às ocorrências n.º 27, Sobral, e n.º 28, Sobral 1, verifica-se que há dados trocados relativamente à tipologia e à distância em relação ao projecto;

Nas tabelas em anexo apresentam-se as devidas correcções às informações apresentadas no Aditamento ao EIA.

Relativamente às ocorrências n.º 35, Poço 3, e ocorrência n.º 36, Moinho, há elementos trocados relativamente à designação e às medidas de minimização preconizadas;

A devida correcção apresenta-se nos quadros referidos anteriormente.

Correcção da localização cardeal da ocorrência n.º 35 e a distância da ocorrência n.º 36 face ao traçado;

Em relação à localização do elemento patrimonial n.º 35 (Poço 3) na cartografia, este encontra-se bem implantado. Sendo importante referir que o mesmo se encontra dentro da mancha de dispersão de vestígios correspondente ao sítio arqueológico n.º 37 (Monte do Facho 1).

Relativamente à ocorrência patrimonial n.º 36 (Moinho 1) verificou-se que a representação cartográfica da mesma se encontrava ligeiramente mais a norte do que a localização real, pelo que se corrigiu essa situação, tendo-se também corrigido a distância ao traçado e a coordenada respectiva.

Correcção da análise de impactes e das respectivas medidas de minimização relativas à ocorrência n.º 45, Monte do Carrascalão 2, uma vez que não foi tida em conta a localização do sítio arqueológico face à Passagem Superior 10 / Restabelecimento 10 A, e às ocorrências n.º 49, Estação Fronteira de Vila Verde de Ficalho e n.º 50, Marco da estação Fronteira de Vila Verde de Ficalho, na medida em que de acordo com a informação cartográfica estas serão afectadas pelo alargamento do traçado existente do IP8;

Relativamente à ocorrência patrimonial n.º 45 (Carrascalão 2), foi tida em consideração a proximidade da PS 10/ Restabelecimento 10 A, tendo sido corrigida a distância ao projecto. Esta revisão não veio trazer quaisquer alterações nas medidas de minimização propostas anteriormente para este local, uma vez que o impacte sobre o local continua a ser indirecto.

No que concerne às ocorrências patrimoniais n.º49 (Estação Fronteira de Vila Verde de Ficalho) e n.º50 (Marco da estação fronteira de Vila Verde de Ficalho), mantêm-se as mesmas medidas de minimização, uma vez que o projecto não prevê qualquer tipo de alargamento do traçado naquela zona. Não está prevista a destruição ou afectação efectiva dos elementos patrimoniais pelos trabalhos relacionados com a implantação do projecto.

Confirmação da distância da ocorrência n.º 23, Bracialinhos, nas tabelas e na cartografia à escala do projecto.

Foi também corrigida na tabela respectiva a distância da ocorrência patrimonial n.º 23 (Bracialinhos) em relação ao projecto.

2.5 Ecossistemas, Fauna e Flora

A compensação prevista pelo abate de quercíneas - “ 938 azinheiras (Quercus rotundifolia) e 46 sobreiros (Quercus suber)” - não está na proporção e de acordo com o DL 169/2001 de 25 de Maio com as alterações introduzidas pelo DL 155/2004 (“O Projecto de Integração Paisagística prevê, como medida de compensação pelo abate previsto, a replantação de 418 quercíneas, das quais 369 azinheiras (Quercus rotundifolia), 39 sobreiros (Quercus suber) e 10 carvalhos cerquinhos (Quercus faginea)”). A integração paisagística deve corrigir o número de exemplares a plantar e prever (no projecto de integração paisagista) a reposição de exemplares sempre que necessário. Relativamente a este ponto, o EIA deve apresentar novos locais de repovoamento em cartografia, depois do factor de compensação ser corrigido.

Foi corrigido, no Projecto de Integração Paisagística, o factor de compensação previsto pelo abate de quercíneas na proporção e de acordo com o DL 169/2001 de 25 de Maio com as alterações introduzidas pelo DL 155/2004. Como tal e de forma a dar cumprimento ao ponto 2) do art. 8º - **Manutenção da área de sobreiro e azinheira**, do referido decreto-lei onde se refere que “ A constituição de novas áreas de sobreiros ou azinheiras ou a beneficiação de áreas preexistentes devem efectuar-se em prédios rústicos pertencentes à entidade proponente, com condições edafo-climáticas adequadas à espécie e abranger uma área nunca inferior à afectada pelo corte ou arranque multiplicada de um factor de 1,25.”, foi proposto o reforço da plantação de quercíneas.

Face à proporção acima referida ter-se-á de plantar:

- Azinheiras: $938 \text{un} * 1,25 = 1.173 \text{un}$
- Sobreiros: $46 \text{un} * 1,25 = 58 \text{un}$

Tendo em conta que o Projecto de Integração Paisagística já previa a replantação de 369 azinheiras e de 39 sobreiros, foi assim proposta, nas respectivas zonas de biótopos, a plantação de mais 755 azinheiras e de 12 sobreiros, conforme o cartografado nos **Desenhos 0802-E-041-30-01 a 27** apresentados em anexo ao presente aditamento, de forma a corrigir o factor de compensação pelo abate e/ou remoção.

A79. – De acordo com os elementos agora apresentados deve ser revisto o quadro 7.21 relativamente à significância dos impactes. Um acréscimo do efeito de barreira no corredor ecológico entre dois Sítios de Interesse Comunitário (SIC) e uma mortalidade possível por atropelamento de indivíduos de lince-ibérico têm um âmbito de influência mais abrangente do que local (podendo mesmo ser nacional) e uma significância elevada.

Tal como é agora indicado pela Comissão de Avaliação, já no EIA é destacada a importância ecológica da área onde se implantará o projecto, em particular pela ocorrência de espécies relevantes para a conservação, não só numa perspectiva actual como atendendo a cenários futuros. O EIA indica, no capítulo 7.8.3.2, que “O efeito barreira provocado por esta via assume grande importância para o lince-ibérico (*Lynx pardinus*), uma vez que atravessa um corredor definido como área de ligação entre zonas de habitat favorável presente na zona do Sítio Moura-Barrancos (Serra da Adiça) e o Sítio Guadiana. Estas áreas de corredores foram definidas tendo em conta a reintrodução em 2010 de indivíduos desta espécie em áreas de habitat favorável pelo Plano de Acção para a Conservação do Lince-ibérico em Portugal (Despacho n.º 12697/2008, de 6 de Maio de 2008). A fragmentação de habitat é tida como um dos principais factores de ameaça, tanto pelos seus hábitos esquivos como pela grande capacidade de dispersão e necessidade de grandes áreas de território com habitat favorável (Ferrerias, 2004).”

Relativamente ao corredor ecológico que estabelece a ligação entre os SIC, o EIA refere, também, que “A área de estudo é atravessada pelo corredor ecológico definido pelo Plano Regional de Ordenamento Florestal do Baixo Alentejo que faz a ligação entre a região transfronteiriça da Serra da Adiça (Sítio Moura/Barrancos) e o Sítio Guadiana, seguindo o vale deste rio, sendo esta uma zona com uma elevada diversidade faunística e que alberga espécies de grande interesse para a conservação prevê-se que o efeito barreira criado pela infra-estrutura em causa seja especialmente importante.”

Por outro lado, e considerando a importância dos eventos de mortalidade causados pela colisão de veículos com espécies de fauna relevantes, em particular o lince, o EIA indica que “A mortalidade por atropelamento é outra das ameaças para o lince-ibérico (*Lynx pardinus*)” para tal refere como exemplo o Parque Natural de Doñana onde “as estradas que (o) atravessam (...) apresentam vários pontos negros de mortalidade desta espécie, sendo que num desses locais morreram 4 indivíduos no mesmo ano”. O Aditamento elaborado posteriormente acrescenta que “Quanto ao lince-ibérico a principal causa de mortalidade não-natural nas duas populações confirmadas de

lince-ibérico, em Doñana e Cardeña-Andujar, é o atropelamento. Nos últimos 20 anos, apesar das medidas de minimização introduzidas em estradas que atravessam zonas de lince, 55% dos 89 casos detectados de mortalidade não-natural deveram-se a atropelamentos (MMA, 2004 in ICN, 2006). O lince-ibérico é muito sensível a este impacte pois apresenta um comportamento que o torna bastante vulnerável, principalmente durante o período de dispersão juvenil ou durante as grandes movimentações de animais divagantes.”

Por outro lado, o EIA refere igualmente as condições do projecto que, a par do valor ecológico do receptor, são também responsáveis pela avaliação dos impactes. Assim, o EIA refere aspectos relevantes do projecto que condicionam a magnitude, âmbito e probabilidade de ocorrência do impacte, dos quais:

- O corredor de ligação entre os SIC é já actualmente atravessado pela EN260 sendo que não se prevêem alterações significativas ao impacte actualmente registado exceptos nos casos em que a via se localiza junto a povoações e para a qual serão criados novos percursos (variantes). O EIA identifica, no capítulo 7.8.3.1, quais as manchas dos habitats que serão afectadas, quantificando-os e indicando os km da via onde ocorrerão sendo que, em Aditamento, foram referidas as áreas de maior relevância ecológica, já identificadas em EIA, e que representam habitats de ocorrências das espécies mais sensíveis a esta tipologia de projecto.
- A via apresentará uma reduzida utilização viária (menos de 5000 veículos/dia/2sentidos) *“estimando-se que, em 2015, no troço mais sensível para espécies ameaçadas como o lince-ibérico ou o gato-bravo, circulem, por dia, cerca de 1800 a 2000 viaturas ligeiras e 240 a 250 viaturas pesadas.”*
- Por outro lado, não se esperam alterações ao limite de velocidade actualmente registado (80km/h) sendo que o troço final (últimos 1000m) apresentará uma velocidade limite de 60km/h).

Importa, por isso, considerar que os critérios de avaliação de impactes definidos na metodologia (7.8.2), pretendem efectuar uma avaliação qualitativa e, na medida do possível, quantitativa dos efeitos previstos pelo projecto sobre as comunidades faunísticas e florísticas. Esta avaliação reveste-se, inevitavelmente, de um elevado grau de incerteza que decorre do dinamismo associado às comunidades ecológicas bem como da dificuldade de estabelecer cenários futuros relativos ao estado das comunidades biológicas avaliadas. Por isso, o âmbito de influência é, a par

da magnitude e valor ecológico do receptor, um dos critérios de avaliação mais difíceis de determinar.

Verifica-se, contudo, que o âmbito de influência não é avaliado de forma isolada pelo que, segundo a metodologia definida, contribui para o valor final da significância mas não o alterando de forma expressiva pelo que os impactes referidos na presente proposta apresentariam num cenário mais extremo uma significância moderada.

A80. – A afirmação de que não existe efeito cumulativo com as outras infra-estruturas lineares não é correcta (“Uma vez que nenhuma destas vias é vedada, o efeito barreira provocado pela vedação proposta para o IP8 não representa um efeito cumulativo”). O efeito barreira é um impacto que não depende da existência de vedação mas do efeito que a via imprime nas populações naturais quer pela não utilização de áreas, quer pela afectação da conectividade e/ou pelo número de animais atropelados. Por outro lado, além de outras rodovias podem ainda considerar-se os adutores previstos no EFMA e as modificações de uso do solo associadas que possam acumular com efeito no corredor ecológico atrás referido. Tal impacto, em termos de corredor e possível passagem de animais, deve ser identificado.

O EIA, no capítulo 7.8.3.2, indica que “O efeito barreira traduz-se numa incapacidade para as comunidades faunísticas em deslocar-se entre as duas áreas adjacentes à via, impossibilitando, por isso, a troca genética entre as sub-populações, colocando em causa a viabilidade de cada uma delas (Ascensão & Mira, 2006; Yanes et al, 1995; Trocmé et al, 2002; Ministerio de Medio Ambiente, 2006; Eigenbrod et al, 2008). O efeito barreira provocado por esta via assume grande importância para o lince-ibérico (*Lynx pardinus*), uma vez que atravessa um corredor definido como área de ligação entre zonas de habitat favorável presente na zona do Sítio Moura-Barrancos (Serra da Adiça) e o Sítio Guadiana.”.

Por outro lado, o Aditamento, enquanto contributo complementar ao EIA, destaca o papel da vedação enquanto factor barreira e avalia as infra-estruturas lineares rodoviárias cumulativamente, “Verifica-se que a área envolvente ao IP8 entre Baleizão e a fronteira (20km) apresenta uma malha muito pouco densa de estradas nacionais, itinerários principais e complementares e autoestradas. Na extensão total do traçado em estudo, não ocorrem interseções com vias vedadas sendo que se verifica a interseção do IP8 com 4 estradas nacionais (EN265, EN255, EN392 e EN385) e duas estradas municipais (EM1071 e EM1052) (...) Uma vez que nenhuma destas vias é vedada, o efeito barreira provocado pela vedação proposta para o IP8 não representa um efeito cumulativo”.

No entanto, este mesmo documento assume o que é indicado pelo EIA e destaca que *“muitas espécies (como é o caso do gato-bravo) evitam áreas com presença de estradas, o aumento de tráfego do IP8 e vias na envolvente poderá provocar um efeito de exclusão destas áreas e assim aumentar a fragmentação das populações.”*

Assim, a avaliação efectuada ao efeito barreira não compreende exclusivamente o papel da vedação analisando, antes, este e outros factores com o detalhe necessário e solicitado.

Relativamente ao EFMA, destaca-se que para a área envolvente ao projecto, estão previstos projectos de regadio maioritariamente em torno de Serpa bem como existem 3 canais de adução de ligação às albufeiras de Enxoé, Laje e Serpa. Verifica-se, por isso, que os adutores existentes localizam-se na envolvente ao projecto não intersectando, contudo, corredor ecológico definido pelo Plano Regional de Ordenamento Florestal do Baixo Alentejo que faz a ligação entre a região transfronteiriça da Serra da Adiça (Sitio Moura/Barrancos) e o Sitio Guadiana. Por outro lado, os projectos de regadio previstos incidem maioritariamente na envolvente de Serpa na envolvente do rio Guadiana. Estes projectos poderão apresentar importantes consequências do ponto de vista das modificações do uso do solo, reduzindo a área de habitat favorável para as espécies mais ameaçadas que ocorrem na região. Assim, ambos os projectos (regadio e IP8) podem contribuir cumulativamente para a fragmentação do habitat e aumento do efeito barreira.

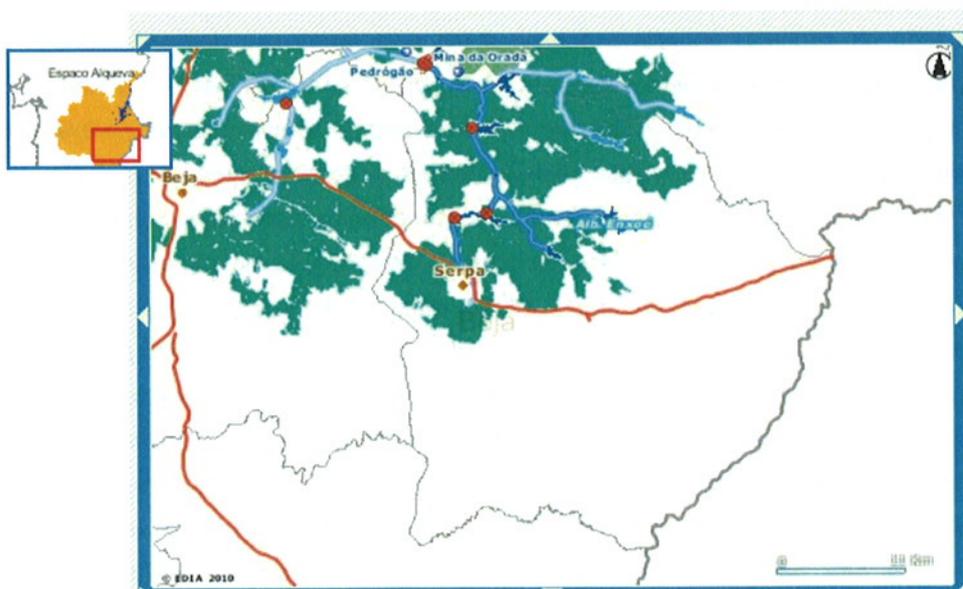


Figura 1 – Projectos do EFMA previstos e existentes na área envolvente à EN260 (Fonte: http://sigims.edia.pt/website/internet/mapa_infra_estruturas/)

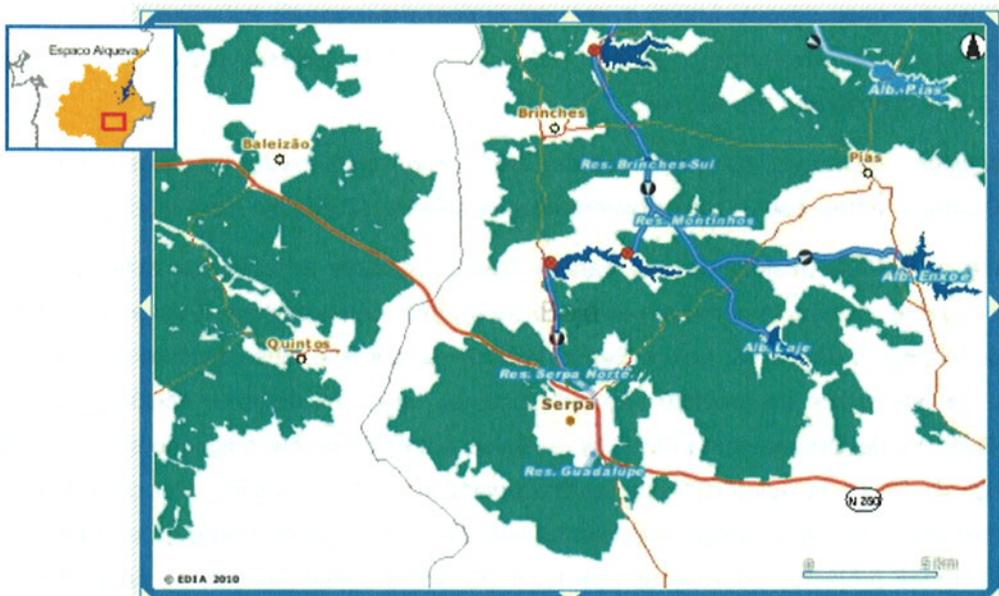


Figura 2 – Pormenor dos projectos do EFMA previstos e existentes na área envolvente à EN260 (Fonte: http://sigims.edia.pt/website/internet/mapa_infra_estruturas/)

A81. – A colocação de cancelas impede o acesso à via pela fauna nas discontinuidades da vedação previstas por este projecto de execução. O facto de as cancelas/ portões poderem ser deixadas abertas ocasionalmente não significa que seja uma medida de minimização ineficiente ou inaplicável quando é apresentada a absoluta necessidade de discontinuidade de vedação num projecto. Esta medida é considerada válida mesmo pelos congéneres espanhóis com experiência da sua implementação nouro tipo de estradas e merecedora de aplicação mesmo que associada a uma sinalização específica como “saída de fauna”. As cancelas são deixadas abertas em particular em situações de visitaçao frequente por autocarros (G. Ruiz, com. pess.) o que não parece ser a realidade do IP8. Assim devem ser apresentados, em detalhe, os locais do troço final da IP8 em que é necessário descontinuar a vedação prevista. Para o justificar deverão ser identificados (em termos de número e localização) as propriedades com necessidade de acesso. Nesse enquadramento poderão então considerar-se novamente o uso de cancelas ou uma alternativa de medida de forma a não perder a eficácia da vedação na minimização de atropelamento (prolongamento de vedação para o interior das propriedades e desmatção) acompanhada de sinalização específica.

A EP, SA não assume a colocação de cancelas nas condições sugeridas neste ponto, por motivos de segurança rodoviária.

A83. – O prolongamento da vedação para o interior das propriedades é uma medida que permite tornar eficiente o impedimento do acesso da fauna à via e atropelamento numa vedação que não se prevê contínua como é o caso do IP8. Assim deve ser considerada em todos os troços previstos a vedar. Tal como reforçado em aditamento esta medida de prolongamento das vedações pode vir a ter um contexto mais alargado mas a sua prossecução é da responsabilidade do promotor. Nesse sentido e em concordância deve ser corrigido o desenho 0802-E-042-11-16 e restantes desenhos nas mesmas condições, que mostram estas vedações em legenda como “fora do âmbito do projecto”.

Neste ponto esclarecia-se ainda que vários locais poderão ou não a vir a ter enquadramento em acções complementares de gestão para carnívoros na área. A zona do km 12+500 não tem porém esse enquadramento uma vez que a vedação prevista se destina a ungulados (pág.357)

A EP, SA não assume o prolongamento das vedações para o interior das propriedades nos moldes sugeridos neste ponto, por falta de enquadramento legal.

A84. – A reavaliação prevista de acordo com monitorização está correcta mas deve ainda acrescentar-se o ponto sobre a necessidade da manutenção da vedação, de uma forma geral, durante toda a vida do projecto.

No capítulo 8.4.6 deverá ainda ler-se:

Sempre que identificadas anomalias na vedação passíveis de promover a passagem de animais as mesmas deverão ser comunicadas à Concessionária de forma a que esta possa garantir o bom estado de conservação da vedação ao longo de toda a fase de exploração do projecto.

A87. – Tendo em conta que é necessário avaliar a significância da mortalidade nesta via e que pode ser de importância mais do que local, em particular num cenário de reintrodução ou recolonização de linco-ibérico, com afectação de um corredor ecológico, a monitorização deveria ter uma duração de pelo menos de 10 anos. A proposta de ser de apenas 6 anos com posterior avaliação da necessidade de haver prolongamento não é bem justificada. Haveria que clarificar quais os critérios que definiriam a necessidade ou não de prolongamento da monitorização uma vez que os resultados só por si podem ser dúbios.

No que diz respeito aos quirópteros tendo em conta que os jovens-do-ano são particularmente susceptíveis ao atropelamento, sugere-se que a amostragem ocorra também no mês de Julho (correspondente ao início do voo para a maioria dos morcegos).

A88 – A fim de amostrar as zonas de maior probabilidade de atropelamento de morcegos, os transectos a amostrar devem incluir as zonas de atravessamento de linhas ou corpos de água, zonas florestadas, linhas de árvores interrompidas pela estrada e áreas próximas de abrigos.

No ponto 8.4.3.4 deverá ler-se:

Estudos recentes demonstram uma taxa de remoção muito elevada em especial nas espécies de menores dimensões pelo que a frequência de amostragem deverá ser diária (António Mira, com. pess.). A detecção de mortalidade deverá ter então por base amostragens diárias nos períodos mais críticos para as espécies mais sensíveis, como por exemplo nas primeiras chuvadas de Outono e períodos chuvosos na Primavera. Devendo o período de amostragem corresponder aos meses de Maio, Agosto, Setembro e Outubro. Estes intervalos de tempo deverão abranger os picos de mortalidade das espécies mais sensíveis, tais como os anfíbios, permitindo também detectar outras espécies.

Assim, propõe-se que a monitorização da mortalidade de toda a extensão da via decorra nos 6 primeiros anos de exploração da via focando igualmente as zonas de atravessamento de linhas ou corpos de água, zonas florestadas, linhas de árvores interrompidas pela estrada e áreas próximas de abrigos.

Tendo em consideração que poderá ser necessário o prolongamento do plano de monitorização da mortalidade para além dos 6 anos previstos, sugere-se que, no ponto 8.4.7 se leia:

No final do programa de monitorização, o último relatório deverá fazer uma revisão geral de todo o trabalho de monitorização que se desenvolveu ao longo desse período. O mesmo deverá avaliar se a informação recolhida foi suficiente para avaliar os impactes monitorizados e a eficácia das medidas de minimização aplicadas. Caso se considerem que não estão reunidos os elementos para a referida avaliação deverá ser proposto um prolongamento do plano de forma a que tal seja possível.

A89 – Quirópteros. A informação sobre abrigos e uso do espaço obtida no âmbito da monitorização específica deve ser transmitida ao ICNB corrigida a identificação do departamento para DCGB/UEH. Esta informação e os dados entretanto disponibilizados pelo ICNB (anexa-se informação disponível sobre a Gruta Adiça, a Mina da Preguiça e o Castelo de Serpa) devem ser tidos em consideração na projecção de medidas de minimização de atropelamento deste grupo faunístico. Deverá ser corrigida a descrição da Gruta Adiça, localizada a 5,5km da estrada que não é um abrigo de importância nacional e incluir o abrigo Mina da Preguiça de importância nacional localizado na região a cerca de 10,2km.

No âmbito da elaboração do EIA foram solicitados, ao ICNB, os dados relativos aos abrigos de quiropteros presentes nas quadrículas UTM 10x10km abrangidas pelo projecto. A informação recepcionada a 15 de Abril de 2009 refere a existência de dois abrigos conhecidos para as quadrículas consideradas (Castelo de Serpa e gruta na Serra da Adiça) sendo que, por lapso, no EIA o abrigo da Serra da Adiça foi consideada como um abrigo de importância nacional. Presume-se que o abrigo da Mina da Preguiça não foi incluído na informação enviada pelo ICNB por se localizar numa quadrícula UTM 10x10km que não abrange a área do projecto.

No que se refere ao plano de monitorização, o mesmo deverá considerar os seguintes aspectos:

No que se refere à existência de abrigos, deverão ser realizadas prospecções de grutas, minas, edifícios abandonados, igrejas, pontes, etc. em busca de indícios de presença (acumulações de guano, cadáveres no chão ou restos de insectos). No caso de se encontrarem novos abrigos, que albergarem muitos morcegos que se suspeite que possam ter importância a nível nacional, dever-se-á informar o ICNB para que os técnicos da DCGB/UEH possam avaliar a sua importância.

Os abrigos importantes deverão ser monitorizados no sentido de serem identificadas as espécies presentes, bem como a sua abundância. Outras informações deverão ser igualmente registadas: a estação do ano, o grau de actividade dos animais, a presença de crias, o grau de perturbação humana, o tipo de abrigo. Os abrigos considerados importantes a nível nacional serão incluídos no Programa de Monitorização de Abrigos Subterrâneos que o ICNB tem vindo a realizar desde 1987; nesse caso, as visitas passarão a ser realizadas por técnicos do ICNB. Caberá ao ICNB definir o envolvimento da equipa de monitorização nestas visitas.

Os abrigos conhecidos mais próximos da área de estudo, Castelo de Serpa, gruta na Serra da Adiça e Mina da Preguiça, deverão também ser monitorizados e recolhidos os dados já indicados.

Desta forma, Nos pontos seguintes são os considerados os elementos fornecidos pela APA.

1. O EIA desenvolvido refere-se a um Projecto de Execução e não responde obrigatoriamente aos elementos solicitados na DIA (já caducada) mas emitida para o projecto anteriormente desenvolvido em fase de Estudo Prévio, em 2005, ainda que muitos aspectos devam ser base deste estudo e tal é reconhecido neste EIA (pág 129 e 130). Existem aspectos referidos da anterior DIA que necessitam ainda de ter uma correspondência clara neste EIA, nomeadamente:

- a). A DIA de 2005 previa “estudo específico que identifique as zonas de passagem de carnívoros, designadamente através da identificação prévia dos pontos negros, especialmente para o traçado do IP8 para nascente de Serpa (...)”. Este estudo previsto, importante para a correcta implementação das medidas de minimização do risco de atropelamento da fauna, deve ter um paralelo no presente EIA com justificação da escolha dos locais de passagem, tendo em conta vários factores para além da ocupação do solo da envolvente. Sabe-se que está em curso pelas EP - Estradas de Portugal uma monitorização não sistemática dos atropelamentos da EN260. Conjuntamente com uma monitorização mais específica que decorra antes da fase de construção, os dados de atropelamento devem ser aqui apresentados e integrados nos critérios para escolha dos locais de passagem. Considera-se portanto em falta, justificar de forma corroborada, a escolha dos locais e a tipologia das passagens da fauna, tendo em conta os seguintes critérios: dados de mortalidade, a situação do corredor entre as duas áreas classificadas, orografia, avaliação da conectividade entre habitats/biótopos, distribuição do gato-bravo no sítio Moura-Barrancos, áreas potenciais para lince e a ecologia de cada grupo de espécies. Também outras restrições de ordem orográfica ou de construção devem sustentar o número e local de passagens designado. Em concreto deve ser apresentada uma justificação para a não adopção de uma passagem superior prevista para o troço final do traçado na anterior DIA

Tal como é indicado no EIA, ponto 7.8.5.2., “No caso do presente projecto, e considerando que o mesmo resulta parcialmente da beneficiação da actual via e criação de variantes aos principais núcleos populacionais, a aplicação das medidas de minimização em seguida propostas decorrem de uma avaliação conjunta dos seguintes factores:

- *Necessidade de reduzir a mortalidade e aumentar a permeabilidade para a fauna nos locais onde o habitat é o mais adequado e onde existem menores níveis de perturbação;*
- *Garantir o acesso da população às propriedades, reduzindo, sempre que possível, a construção de caminhos paralelos à via que conduziriam a uma maior afectação de habitat;*
- *Beneficiar o maior número possível de estruturas existentes de forma a evitar intervenções em áreas pouco perturbadas e promovendo a continuação da sua utilização pela fauna.”*

Assim, as medidas de minimização apresentadas e integradas ou a integrar no projecto de execução, resultam de um trabalho conjunto entre a equipa do EIA e a equipa responsável pelo projecto. Para tal, contaram uma avaliação preliminar das necessidades de permeabilidade da via para a fauna, uma verificação e adequação das mesmas ao projecto e uma posterior reavaliação das mesmas por parte da equipa responsável pela avaliação ambiental.

Por outro lado, e reconhecendo a importância ecológica da área para a conservação da biodiversidade foram promovidas reuniões e visitas à área de estudo que envolveram as equipas que se encontravam a trabalhar no projecto, representantes do EP e técnicos do ICNB tendo sido possível, ao longo do tempo de elaboração do projecto e respectivo EIA, a troca de informação e os necessários ajustes às propostas do projecto.

As propostas de minimização de impactes apresentadas tiveram, por isso, em consideração a análise conjunta de um vasto leque de factores (já mencionados) sendo que a impossibilidade de aplicar determinadas soluções que beneficiariam a situação actual foram igualmente indicadas.

De forma a equacionar as diferentes necessidades dos vários grupos faunísticos, as medidas propostas encontram-se, no EIA, indicadas de forma separada. Esta opção permitiu avaliar a ecologia de cada espécie ou grupo alvo e no caso de algumas espécies, como o gato-bravo e o lince, indicar factores preponderantes para a sua conservação.

O EIA apresenta, por isso, um enquadramento para as opções propostas com base nos dados disponíveis indicando, igualmente, as restrições observadas em projecto para a aplicação de determinadas soluções.

Tal como indicado no EIA e como foi possível constatar durante a visita efectuada ao troço final da EN260 *“No troço de potencial ocorrência desta espécie (lince-ibérico) existirão quatro passagens adaptadas à sua utilização, garantindo-se assim a permeabilidade para a espécie numa extensão de cerca de 3,4km (entre o pk 39+200 e o pk 42+600). A orografia do terreno bem como a*

existência de estruturas humanas neste troço (habitações e paragem de autocarros) limitou a inclusão de outras passagens.”.

Foi estudada a possibilidade da passagem no final do traçado ser superior em vez de inferior. Dado ao desnível do terreno natural, demonstrou-se inviável esta solução. Na visita efectuada ao traçado com o ICNB e com a especialista espanhola Gema Ruiz Jiménez, constatou-se esta impossibilidade. Nessa mesma visita também se analisou a localização do Pontão 2 a qual mereceu o acordo dos vários intervenientes, não só pela localização assim como a vegetação existente no local onde se prevê a implantação do Pontão 2, não só no local mas também em termos de corredor.

- b). *A DIA de 2005 previa a apresentação de projectos específicos para passagens: “a partir do km 31,5 até ao final, deverá ser apresentado projecto ou ante-projecto de passagens inferiores e passagens superiores com um arranjo de vegetação adequado (...), dispostas em alternância de 1 em 1 km”. Relativamente a este ponto, o EIA apresenta apenas esquemas de passagens e os desenhos apresentados em aditamento não explicitam o acompanhamento da vedação às passagens. Em fase de projecto as propostas deveriam ser mais concretas e precisas, com medidas e plantas a implementar, ou seja como projecto pronto a ser executado. Assim o EIA deve ainda apresentar um projecto de execução de cada passagem, face ao local onde vai ser construída. Os desenhos de pormenor das passagens devem conter dimensões, piso previsto, passadiço seco e detalhes do encaminhamento da vedação e vegetação. No caso das passagens superiores tal inclui a plantação de vegetação sobre a plataforma de acordo com previsto em EIA (pág. 345) (corrigindo o respectivo plano de integração paisagística). Apenas este grau de detalhe permite avaliar a exequibilidade em fase de projecto de execução das medidas minimizadoras previstas.*

O Projecto de Integração Paisagística previu um conjunto de módulos de plantação arbustiva (**M1, M2, M3, M4, M5, M6 e M7**) que respondem ao solicitado na DIA de 2005 e que permitem incorporar as medidas de minimização específicas referidas no EIA para o descritor “Sistemas Ecológicos”.

O projecto em causa prevê ainda a criação de um pontão (Pontão 2) específico para a passagem de fauna e duas passagens mistas (hidráulicas e passagens para fauna), a P.H./PF 40.2 e 41.3, para as quais se previram os Módulos 6 e 7 (ver PIP).

O módulo M6, será a colocar junto à linha de água, terá a dimensão de 10,00 x 0,70 m e uma quadrícula de plantação de 0,5 m. Este módulo considera uma faixa de enrocamento com pedra arrumada à mão, com cerca de 0,20 m de largura.

O módulo M7 será a colocar junto à parede interior da PH, terá a dimensão de 10,00 x 0,70 m e uma quadrícula de plantação de 0,5 m. Este módulo também considera uma faixa de enrocamento com pedra arrumada à mão, com cerca de 0,20 m de largura.

As plantações arbóreas individuais e os módulos arbustivos permitem, na zona em redor das passagens, servir, não só para enquadramento visual mas, também, como cortinas de encaminhamento para a fauna, para o qual foram utilizados os módulos 1, 2 e 3. A cortina de vegetação dever-se-á estender ao longo da vedação, devendo, contudo, manter-se uma faixa de 3 metros limpa de vegetação entre a estrada e a vedação.

No caso das passagens superiores tal inclui a plantação de vegetação sobre a plataforma de acordo com previsto em EIA (pág. 345) (corrigindo o respectivo plano de integração paisagística). Apenas este grau de detalhe permite avaliar a exequibilidade em fase de projecto de execução das medidas minimizadoras previstas.

A proposta de plantação de vegetação no que respeita às passagens superiores adaptadas para a fauna encontra-se esquematizada na Figura 1, acima, para a qual foi previsto, no Projecto de Integração Paisagística (PIP), o módulo 5, de acordo com o esquema de plantação indicado no presente aditamento e cartografado nas respectivas peças desenhadas do PIP.

Apresentar ainda uma cartografia conjugada em que se apresentem biótopos/habitats, os locais de vedação, os locais de passagens (passar o quadro 7.18 para mapa) e rampas escapatórias sobre ortofotomapa à escala 1:25000. Presentemente parece haver incoerências e incorrecções entre as medidas preconizadas EIA e a apresentação em desenho: a). É preconizada a instalação de quatro rampas escapatórias no troço final da via mas o respectivo desenho apresenta apenas uma rampa (aditamento, desenho 0802-E-042-11-16); b). O EIA refere correctamente o tipo de vedação a instalar com determinado tipo de malha e uma parte superior virada para fora que não coincide com o desenho (aditamento desenho nº 0802-E-042-60-01); c) O tipo de rampa escapatória

apresentado em desenho (0802-E-042-60-04) pode ser simplificado para uma rampa simples encostada à vedação sem necessária descontinuidade da vedação.

Embora no Desenho 0802-E-042-11-16 apenas se apresente uma rampa, são apresentadas nos Desenhos 0802-E-042-11-14 e 15 as rampas a instalar no troço final da via, nomeadamente aos kms 39+200, 40+000, 40+600, 41+500 e 42+200.

Relativamente ao tipo de malha e representação da parte superior da vedação, estes pormenores encontram-se representados no desenho 0802-E-040-60-02 apresentado no Aditamento ao EIA.

No que se refere ao tipo de rampa escapatória adoptado considera-se que este cumpre a sua função de encaminhamento das espécies para de fora da vedação.

Considera-se assim não ocorrerem incoerências entre o indicado no EIA e o representado nos elementos do projecto de vedações, apresentados no Aditamento ao EIA.

Esclarecer como se vai impor a velocidade referida no EIA de 60km/h no troço final quando as velocidades previstas para o IP são de 100km/h. (nota: o Aditamento refere que a velocidade será de 80km/h e não 100km/h). De facto na descrição do projecto (pag 11) justifica-se que o traçado seja desenvolvido a sul da actual estrada ..."pois não apresenta características geométricas compatíveis com a velocidade base de 100 km/h". Apresentar em desenho as bandas sonoras a utilizar e a sua localização no traçado e sinalização específica, ambas referidas nas medidas de minimização.

Em anexo apresenta-se a sinalização prevista para o troço final, entre o km 42+000 e o km 43+152, estando prevista uma solução mista de instalação de sinalização vertical e de bandas sonoras para garantia de redução de velocidade nesta secção de traçado.

Apresentar projecto de renaturalização do troço de estrada actualmente existente após construção do novo traçado nomeadamente arranque do alcatrão, espécies a plantar e calendarização prevista do processo.

Os troços a desactivar não deixarão de ter tráfego automóvel pois têm que garantir o acesso às propriedades, passando a funcionar como caminho paralelo. O único troço onde se prevê demolição de pavimento e colocação de terra resultante da obra, corresponde ao troço compreendido entre o km 40+100 (início do restabelecimento 13) e o km 42+000 (onde o novo

traçado se compatibiliza com o existente). Ao km 41+950 o troço a desactivar tem continuidade com um caminho paralelo do lado esquerdo e que se prolonga até ao km 42+590.

A renaturalização deverá ser feita após a entrada em serviço dos novos troços.

*Apresentar o inventário florístico total, assinalando todas as espécies registadas nos trabalhos de campo. Clarificar se foi efectuada prospecção dirigida a alguma outra das espécies identificadas no quadro 6.45. Proceder às correcções necessárias a este quadro e clarificar quais as espécies de flora endémicas e/ou com estatuto de protecção efectivamente registadas na área de estudo e apresentar a respectiva cartografia. De facto, o quadro 6.45 identifica as espécies de flora endémicas e/ou com estatuto de protecção registadas na área de estudo, entre as quais se inclui *Linaria ricardoi*. Contudo, na mesma página é referido que foi efectuada prospecção dirigida a esta espécie, durante o trabalho de campo, nos biótopos que lhe são favoráveis, não tendo sido no entanto observada. Por outro lado não é listada a espécie *Salix salvifolia* subsp. *australis*, a qual é referida na página anterior como detectada na área de estudo (pág. 141). Relativamente à caracterização da flora e vegetação solicita-se ainda a clarificação em 6.8.2.2.1 da metodologia utilizada na prospecção de *Linaria ricardoi*.*

No âmbito do EIA do IP8 – Baleizão/Vila Verde de Ficalho (Fronteira), foram efectuadas amostragens de campo no sentido de completar a informação obtida por consulta bibliográfica. O EIA apresenta, no Anexo F.6, a listagem de espécies inventariada distinguindo as espécies inventariadas por pesquisa bibliográfica e por registos no campo (através dos inventários florísticos e registos efectuados no decorrer dos restantes trabalhos). Assim, e tal como identificado no referido anexo e no capítulo 6.8.3.2.2, foram inventariadas 99 espécies das quais 24 não foram registadas por pesquisa bibliográfica tendo permitido completar o inventário florístico. Observa-se, por isso, que o trabalho de campo permitiu a inventariação de um elevado número de espécies que reflecte, por um lado, a diversidade de biótopos amostrados mas também o esforço de amostragem realizado não só durante a execução dos inventários florísticos como também durante os restantes trabalhos que decorreram na área de estudo no âmbito do EIA.

Assim, ao nível metodológico, o capítulo 6.8.3.2.2 descreve o trabalho realizado, em particular, a data da realização dos trabalhos, as técnicas utilizadas e os locais onde as amostragens foram efectuadas caracterizando-os quanto aos biótopos amostrados e representando-os espacialmente (Anexo F.3).

Atendendo à experiência da equipa responsável pela componente ecológica do EIA na região (Bio3, 2007; Bio3, 2008a; Bio3, 2008b; Bio3, *in prep.*) considerou-se que dada a probabilidade de ocorrência de *Linaria ricardoi* em áreas a afectar pelo projecto seria relevante a realização de amostragens dirigidas a esta espécie.

Assim, numa primeira fase foi realizada uma caracterização do uso do solo, de forma a orientar o trabalho de prospecção. A prospecção foi, assim, direccionada, seleccionando-se as parcelas de olival de sequeiro. Embora a espécie possa ocorrer noutros tipos de biótopos adjacentes aos olivais, como por exemplo parcelas de pousio, a estratégia de amostragem para a detecção de *Linaria ricardoi* foi definida tendo como objectivo a prospecção nas parcelas de olival extensivo. Este biótopo é o que actualmente está descrito como preferencial para a ocorrência da espécie em questão (ICN, 2006) e o facto de ocupar cerca de 22% da área total estudada foi um factor decisivo para que a equipa responsável pela componente ecológica do EIA considerasse importante a realização de uma prospecção da espécie ainda na fase preliminar deste estudo. Pretendia-se, desta forma, contribuir para o estabelecimento de projecto da rodovia que não interferisse com núcleos importantes desta espécie.

Para tal foram realizados percursos de prospecção nas parcelas de olival de sequeiro identificadas, com excepção das que se encontravam lavradas, com plantação contínua de culturas anuais (cereal ou girassol) ou ainda no caso do acesso à parcela estar vedado. Foram assim, prospectadas as parcelas de olival de sequeiro que se encontravam em pousio ou cuja plantação de cereal foi realizada de forma descontínua com fileiras não plantadas em torno das oliveiras.

A prospecção das parcelas foi efectuada a pé, desenhando transectos em ziguezague definidos em função das linhas de plantação das oliveiras, de forma a maximizar a área visualizada. Foi registada a presença ou ausência da espécie em cada uma das parcelas prospectadas.

No que se refere ao Quadro 6.45, importa destacar que foram consideradas com maior interesse para a conservação as espécies incluídas nos Anexos BII, BIV e BV do Decreto-Lei n.º 140/99 de 24 de Abril com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24 de Fevereiro e as espécies endémicas de Portugal e Península Ibérica. Contudo, e de forma a completar a informação disponibilizada, foi apresentado, para estas espécies, o estado de conservação das respectivas populações de acordo obras Dray (1985) e Lopes & Carvalho (1990). Com o intuito de permitir a avaliação de uma potencial afectação destas espécies pelo projecto, foram, ainda, identificados os biótopos preferenciais de ocorrência de forma a permitir uma correlação entre os biótopos cartografados na área de estudo. Por lapso, no referido quadro não foi incluída *Salix salvifolia*

subsp. australis, única espécie detectada no âmbito dos trabalhos realizados tal como indicado no Anexo F.6. Destaca-se, ainda, de acordo com os dados solicitados ao ICNB (informação recebida a 15 de Abril de 2009) nenhuma das espécies listadas no EIA como espécies de maior interesse para a conservação está incluída na base de dados desta entidade nas quadrículas UTM 10x10km intersectadas pela área de estudo.

Durante todos os trabalhos de campo efectuados para o EIA, procurou-se identificar a ocorrência das espécies referidas, nomeadamente nos 17 locais de amostragem de flora e sua envolvente bem como nos 22 transectos de 500m para a inventariação de herpetofauna e mamofauna e nos 20 locais de amostragem de aves. Estes locais de amostragem abrangeram os biótopos favoráveis à ocorrência das espécies de flora já mencionadas, em particular, montado, linha de água, olival de sequeiro, quercíneas com matos, pinhal e matos sendo que apenas foi identificada a ocorrência de *Salix salvifolia subsp. australis* na galeria ripícola do Barranco da Foz do Guadiana, contudo, fora da área de intervenção do projecto.

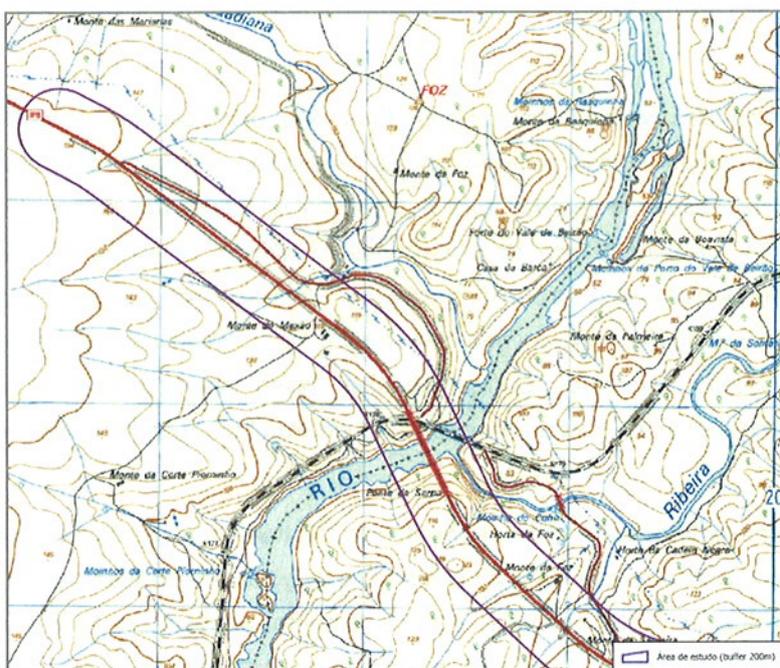


Figura 3 – Localização do Barranco da Foz do Guadiana, linha de água fora da área de estudo onde foi localizada *Salix salvifolia subsp. australis*

Atendendo que “As gares para transportes públicos foram previstas nos mesmos locais onde actualmente existem” mas com excepções justificadas, solicita-se a apresentação de alternativas para a instalação da paragem de autocarro prevista entre os pk 2+590 e 2+850. Uma localização não coincidente com o habitat 9340 minimizará a afectação por degradação cumulativa em fase de exploração da infra-estrutura. Não obstante, a construção noutra local deve ser equacionada apenas se possível e sem prejuízo das funções de utilidade pública que aquela localização da gare ofereça relativamente a outras.

Não se considerou esta alteração uma vez que a gare de transportes públicos entre o km 2+590 e o km 2+850 já existe no local, tendo a sua localização oportunamente estudada pela Rodoviária do Alentejo.

A sua realocação poderá prejudicar as funções de utilidade pública que a localização actual permite. Outra localização possível seria junto ao encontro Poente da Ponte sobre o Guadiana (lado de Beja) mas tal implicaria o atravessamento da referida ponte por peões, o que não se considera viável.

*Reavaliar a composição florística das sementeiras garantindo a não utilização de espécies alóctones. Tendo em conta que a intervenção prevista visa o revestimento vegetal utilizando vegetação autóctone, sendo expressamente referido que é objectivo do plano de intervenção paisagística utilizar espécies da flora local, importa referir que o elenco de espécies das sementeiras integra espécies não autóctones (não constam da Nova Flora de Portugal) tais como: *Agropyrum cristatum*, *Agropyrum intermedium*, *Agropyrum desertotum*, *Poa compressa*, *Astragalus cicer*, *Alopecurus pratensis*, *Trifolium hybridum*. Outras espécies como *Medicago sativa* ou *Onobrychis sativa* poderão ser forrageiras comumente cultivadas em Portugal, mas também não são espécies autóctones.*

Foi alterada, no âmbito do presente aditamento a composição da mistura herbácea apresentada no PIP. No entanto a mistura apresentada teve em linha de conta composições já utilizadas para as condições edafo-climáticas semelhantes e com sucesso de revestimento, de qualquer forma no presente aditamento propõe-se que a mistura 1 (mistura herbácea) preconizada no Projecto de Integração Paisagística seja substituída pela seguinte mistura, efectuada à razão de 25g/m²:

Lolium perenne - 30%

Dactylis glomerata - 25%

Festuca arundinacea - 20%

Lolium multiflorum - 20%

Trifolium repens – 2,5%

Trifolium pratense – 2,5%

Clarificar e sistematizar as situações-alvo de recuperação ripícola. A memória descritiva e justificativa do plano de intervenção paisagística refere que as margens das linhas de água restabelecidas por PH deverão ser recuperadas e ser instalada a vegetação característica da galeria ripícola (pág.16). Noutra secção desta memória descritiva (pág.10) são identificadas as linhas de água afectadas pelo projecto. No confronto desta informação com as plantas de integração paisagística verifica-se que apenas algumas destas linhas de água serão alvo de recuperação, apesar de na sua maioria usufruírem de galeria ripícola de acordo com a carta de habitats. Por outro lado verifica-se a previsão de módulos de plantação em outras linhas de água, por exemplo a partir do pk 40+00, que não são referidas na memória descritiva.

Apesar de referidas em texto na pág. 10 da memória descritiva do PIP, todas as linhas de água mais importantes da faixa de desenvolvimento do traçado do IP8 – Baleizão / Vila Verde de Ficalho (Fronteira), o Projecto de Integração Paisagística apenas propõe a plantação de vegetação ripícola para o enquadramento das PH's situadas em novas zonas de intervenção, sendo que não foram consideradas as PH's existentes e que se situam ao longo do traçado onde é feito o aproveitamento da estrada existente. Assim, no âmbito do presente projecto, foram apenas previstas intervenções ao nível de recuperação paisagística, nas zonas de traçado novo, de traçado a rectificar e de alargamento, de acordo com as indicações constantes no Quadro 1 apresentado na Memória descritiva do Projecto de Integração Paisagística e conforme previsto no projecto de drenagem, sendo a situação actual verificada nos restantes locais, a manter.

No enquadramento das passagens hidráulicas foram propostas plantações arbóreas individuais e plantações arbustivas em módulo (Módulo M4), conforme o descrito no esquema apresentado anteriormente no presente aditamento. Das plantações arbóreas individuais constam espécies como o *Populus nigra* (choupo-negro), o *Fraxinus angustifolia* (freixo) e o *Salix atrocinerea* (salgueiro).

3. CONCLUSÃO

Face ao exposto, considera-se que as questões colocadas pela Ca poderão ser facilmente esclarecidas, não impondo estes esclarecimentos a redefinição de metodologias, nem alterações ao projecto submetido a AIA. Por conseguinte, não terão implicações na validade das conclusões do EIA.

Salienta-se, de igual modo, que os elementos/informação adicionais solicitados pela CA, também não irão alterar o sentido da avaliação de impactes, nem a hierarquização das soluções a ela associada, embora se reconheça que permitirão aprofundar/melhorar alguns aspectos do EIA e, como tal reforçar, as suas conclusões. Desta forma, considera-se que os aspectos focados no Parecer da CA não constituem elementos relevantes para a emissão de Desconformidade do EIA.

Assim, atendendo ao exposto, caso a Autoridade de AIA aceite os argumentos apresentados no presente parecer e decida pelo prosseguimento do procedimento de AIA, a EP, SA elaborará, de acordo com o previsto no artº 13 nº 5 do Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 197/2005 de 8 de Novembro, um Aditamento ao EIA com a informação considerada necessária.