

1. Introdução

Deu entrada na Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a 21 de Dezembro de 2010, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Projecto de Execução (PE) da “Via Circular Norte de Silves”, para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), dando cumprimento à legislação sobre AIA – DL nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL nº 197/2005, de 8 de Novembro.

De acordo com a Nota de Envio, o proponente do Projecto e a entidade licenciadora é a Câmara Municipal de Silves.

A Agência Portuguesa do Ambiente, como Autoridade de AIA, nomeou, ao abrigo do Artigo 9º da referida legislação, a respectiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades: APA, Administração da Região Hidrográfica do Algarve, IP (ARH/Alg), Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, IP (ICNB), Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR/Alg), Laboratório Nacional de Engenharia e Geologia IP (LNEG), Instituto Superior Técnico (IST) e Instituto Superior de Agronomia (ISA).

Os representantes nomeados por estas entidades são:

- APA – Eng.ª Dora Beja, que preside, Dr.ª Clara Sintrão, responsável pela Consulta Pública.
- ARH/Alg – Eng.º Alexandre Furtado.
- ICNB – Dr. Nuno Grade.
- IGESPAR – Dr.ª Maria Ramalho.
- CCDR/Alg – Eng.ª Luísa Ramos.
- LNEG – Eng.º Rúben Dias.
- ISA – Arq.ª Cristina Castel-Branco.
- IST – Eng.º Diogo Alarcão.

O prazo, previsto no nº 4 do Artigo 13º do DL nº 69/2000, de 3 de Maio com as alterações introduzidas pelo DL nº 197/2005, de 8 de Novembro, para a CA se pronunciar sobre a conformidade do EIA, termina a 15 de Fevereiro de 2011.

Para a elaboração deste parecer foram tidos em consideração os contributos dos representantes acima mencionados, no âmbito das suas competências.

Este EIA surge no seguimento do processo de AIA nº 1867, relativo ao mesmo projecto, em que o EIA foi declarado Desconforme.

2. Projecto em Avaliação

O EIA em avaliação é relativo ao Projecto da "Via Circular Norte de Silves", a qual apresenta um perfil tipo 2x2 com separador central (entre a Rotunda 1 e a Rotunda 5) e uma extensão de 2+550m. O projecto desenvolve-se dentro da área do Aproveitamento Hidroagrícola de Silves.

3. Avaliação da Conformidade do EIA

3.1. Antecedentes

Tal como atrás referido este EIA surge na sequência de um EIA anterior em que a CA se pronunciou pela desconformidade do mesmo, tendo considerado nas conclusões do seu Parecer que:

"Da apreciação desenvolvida destaca-se a existência de lacunas e incorrecções graves, em termos de aspectos básicos e fundamentais de um Estudo de Impacte Ambiental, para além do mesmo não se adequar à fase Projecto de Execução. Assim, considera-se que o EIA não permite uma análise adequada dos impactes do Projecto, e conseqüente apoio fundamentado à tomada de decisão.

Face ao exposto neste parecer a CA pronuncia-se pela desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental em apreciação."

A CA, nessa data, considerou que o EIA apresentava lacunas e incorrecções técnicas nos seguintes critérios constantes no documento Normativo "Critérios para a fase de Conformidade em AIA" (em itálico nos pontos seguintes), publicado no site da Agência Portuguesa do Ambiente:

- 1. Adequação da estrutura e/ou apresentação dos documentos para a sua clara compreensão.
- 3. Adequação da escala utilizado no EIA, face à fase do projecto.
- 4- Adequação do âmbito do EIA.
- 5. Adequação da área de estudo utilizada.
- 6. Adequação da apresentação cartográfica das várias componentes do projecto.
- 7. Caracterização de soluções alternativas consideradas no EIA.
- 8. Caracterização da alternativa zero (não realização do projecto).
- 11. Descrição do projecto.
- 12. Apresentação da fundamentação dos objectivos e justificação do projecto.
- 13. Adequação da metodologia de análise dos factores ambientais relevantes.
- 14. Apresentação da fundamentação e justificação da metodologia de avaliação de impactes.
- 19. Apresentação de medidas de minimização e/ou de compensação.
- 21. Adequação do RNT.

3.2 Aspectos Gerais

O EIA, datado de Outubro de 2009, objecto da presente avaliação, é composto pelos seguintes volumes:

- Tomo 1 - Relatório Base.

- Tomo 2 – Anexos Técnicos.
- Tomo 3 – Peças Desenhadas.
- Tomo 4 – Resumo Não Técnico.

As peças de Projecto de Execução (PE) correspondem às que foram enviadas com o processo anterior.

O EIA foi elaborado pela empresa ECOSERVIÇOS, Gestão de Sistemas Ecológicos, Lda. A reformulação do EIA foi efectuada entre Maio e Outubro de 2009.

Em termos globais o EIA continua a apresentar lacunas significativas e incorrecções técnicas graves, as quais não permitem a correcta e adequada avaliação dos impactes que o projecto é susceptível de provocar no ambiente, o que se reflecte no carácter generalista das medidas de minimização propostas. De salientar que na carta síntese de impactes apresentada se constata a existência de impactes negativos muito significativos ao longo de quase todo o traçado.

Um primeiro aspecto que se deveria ter considerado no EIA, uma vez que estão identificados no Parecer da CA sobre o anterior EIA os aspectos que levaram a considerar o EIA Desconforme, era a explicitação no capítulo dos Antecedentes de como os mesmos foram colmatados.

Também, ao nível da justificação e descrição do projecto se mantêm algumas das lacunas identificadas, as quais se consideram relevantes para a avaliação do projecto, nomeadamente omitirem-se, novamente, os volumes de tráfego que serão gerados pelo projecto (e respectiva velocidade do projecto), aspecto fundamental para a previsão de impactes, bem como a calendarização da obra. Apesar de se apresentar neste EIA o capítulo com os objectivos e justificação do projecto, este não se encontra devidamente fundamentado/justificado (deveriam ter sido apresentados volumes de tráfego da EN124 e de tempos de percursos, actuais e futuros, que permitissem fundamentar o facto do projecto ser uma alternativa para o tráfego a sul de Silves, em ambos os sentidos; deveria ter-se explicitado como é que uma via que viabiliza o desenvolvimento urbanístico da zona tem uma abrangência superior às localidades existentes, tal como se refere no EIA); não apresentando também cartografia (ou outro suporte) que permita visualizar na rede viária existente os principais fluxos de tráfego existentes; é apresentada informação (dados sobre a sinistralidade da EN124 entre os km 16 e 20), no entanto esta informação não é relacionada com a justificação do projecto, o que a torna dispensável.

Relativamente ao capítulo das Alternativas de projecto, continuam a não ser apresentadas alternativas estudadas para o projecto, nem apresentadas razões fundamentadas para este facto, referindo-se, apenas, que não se considerou ser uma mais-valia o estudo de soluções alternativas, situação inaceitável face à localização do projecto.

Também na avaliação dos vários factores ambientais foram identificadas inúmeras deficiências, as quais se identificam no ponto seguinte deste Parecer.

De salientar, também, que existem inúmeras incorrecções no Relatório Síntese, das quais se salienta um número elevado de frases que não estão terminadas, o que deixa aspectos sem fundamento; algumas das figuras do EIA têm uma deficiente leitura; referência ao projecto como unidade avícola; contradições (no âmbito das terraplenagens, medidas de minimização); repetições desnecessárias (nomeadamente quanto aos estaleiros e depósitos de terras; medidas de minimização).

3.3. Apreciação dos Aspectos Específicos

Tal como previsto na alínea d) do nº 5 do art.º 9º, da legislação de AIA, proceder-se-á à verificação da conformidade legal do EIA, datado de Outubro de 2009, tendo por base os critérios para a fase de conformidade em AIA constantes no documento Normativo "Critérios para a fase de Conformidade em AIA" (em itálico nos pontos seguintes) verifica-se:

- *"1. Adequação da estrutura e/ou apresentação dos documentos para a sua clara compreensão"*

No Relatório Base, Tomo I do EIA, foram incluídos os capítulos em falta, no entanto estes não possuem a informação/fundamentação necessária.

O capítulo dos "Antecedentes" continua a não referir os antecedentes do projecto, bem como os aspectos que justificaram a desconformidade do EIA e os procedimentos efectuados para colmatar as falhas identificadas, revestindo-se este aspecto de grande relevância uma vez que permanecem neste EIA inúmeros aspectos que não foram colmatados.

Também, o capítulo dos "Objectivos e Justificação do Projecto", o qual não existia no anterior EIA, contém informação pouco fundamentada, apresentando mesmo informação que não se encontra tratada e que não contribui para fundamentar os objectivos e a necessidade do projecto.

O capítulo das "Alternativas ao Projecto" não corresponde ao exigido para um EIA em fase de Projecto de Execução.

Algumas figuras apresentadas no EIA continuam a não permitir uma leitura adequada da informação, decorrente quer da reduzida escala a que são apresentadas, quer do facto de não ser perceptível a sua legenda. Os perfis longitudinais apresentados no Anexo 1 não apresentam legenda. Verifica-se também ausência de cartografia adequada para os factores Geologia e Paisagem.

O anexo I continua a apresentar informação não relevante para a avaliação, de que são exemplo os pedidos de informação a diversas entidades.

- *"3. Adequação da escala utilizada no EIA, face à fase do projecto"*

Apesar do esforço efectuado na cartografia para esta apresentar uma escala mais adequada à fase de Projecto de Execução, verifica-se que este aspecto não se reflecte na informação contida no EIA, sendo a

avaliação de impactes do projecto e as medidas propostas muito gerais podendo ser aplicadas a qualquer projecto desta tipologia.

A cartografia elaborada com base nas Cartas Militares, foi ampliada, sendo referida a escala 1/20 000, o que não se considera adequado, uma vez que a escala de trabalho para um Projecto de Execução de (escala de pormenor entre 1/1000 ou 1/5000) não pode ser obtida a partir da ampliação de cartografia elaborada a outra escala, uma vez que não contém a informação necessária.

"5. Adequação da área de estudo utilizada"

Apesar de se ter efectuado um esforço para adequar a escala de análise à fase de Projecto de Execução, esta não se reflectiu na avaliação de impactes efectuada, nomeadamente quanto ao perímetro hidroagrícola, o qual neste EIA já apresenta uma maior caracterização, no entanto não existe avaliação de impactes adequada nem foram propostas medidas de minimização, sendo estes aspectos incorrectamente remetidos para uma fase posterior, o que não se considera aceitável.

"7. Caracterização de soluções alternativas consideradas no EIA"

Mantém-se o referido anteriormente. Não são apresentadas alternativas de traçado, nem justificada a sua não apresentação, contrariando, assim, o referido no Despacho do Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente de 11 de Junho de 2007, e o estipulado na própria lei (Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005 de 8 de Novembro). Esta lacuna assume particular relevância face ao facto do traçado proposto se desenvolver integralmente dentro do Aproveitamento Hidroagrícola de Silves, Lagoa e Portimão.

"11. Descrição do projecto"

Continuam a não ser apresentados elementos essenciais de projecto, os quais são fundamentais para a previsão de impactes, nomeadamente o volume de tráfego expectável e respectiva velocidade de projecto; a calendarização prevista das várias acções do projecto; localizações potenciais para os estaleiros e para as áreas de depósito e empréstimo (localização potencial e respectiva caracterização).

Sendo o Projecto datado de 2005, deveria ser especificado se o mesmo se mantém actualizado.

Refere-se neste capítulo que a via se desenvolve em espaço canal proposto no PDM, quando, de facto existem zonas onde este espaço não é respeitado.

Saliente-se a este respeito, que ao longo do EIA é notória a contradição sobre se o projecto respeita ou não o espaço canal dado que, por exemplo na página II.8 é dito que a "*circular não aproveitou o espaço canal existente*" e na página III.3 se refere que a "*via em estudo se desenvolve em espaço canal proposto no Plano Director Municipal*". Da análise efectuada verifica-se que apenas entre o Restabelecimento 5 e a Rotunda 2 é que se verifica alguma correspondência entre o espaço canal e a circular agora proposta, factor que não é devidamente justificado.

"12. Apresentação da fundamentação dos objectivos e justificação do projecto"

Tal como já referido, não se consideram devidamente fundamentados os objectivos e a justificação do projecto, não sendo apresentada informação adequada que permita quer em termos de tráfego existente nas vias actuais, quer dos tempos actuais de percurso fundamentar a necessidade do projecto. Este item, tal como referido no anterior Parecer, reveste-se de particular relevância pelo facto do Projecto, desenvolvendo-se integralmente dentro da área do Aproveitamento Hidroagrícola de Silves, ter como objectivo *"o desenvolvimento urbanístico da zona"*, aspecto que se mantém neste EIA.

"13 – Adequação da metodologia de análise dos factores ambientais relevantes"

"14. Apresentação da fundamentação e justificação da metodologia de avaliação de impactes"

"15. Adequação da análise dos factores ambientais do conteúdo mínimo do EIA de acordo com a legislação em vigor"

Além dos aspectos críticos já referidos o EIA não avalia adequadamente o facto do Projecto, desenvolvendo-se integralmente dentro da área do Aproveitamento Hidroagrícola de Silves (alvo da aplicação recente de verbas significativas), ter como objectivo *"o desenvolvimento urbanístico desta zona"* (pág. II.3 do EIA).

Considera-se ainda que a caracterização do Aproveitamento Hidroagrícola não é devidamente aprofundada, designadamente no que diz respeito à avaliação de impactes uma vez que se remete para uma fase posterior a avaliação dos impactes e as respectivas medidas de minimização.

De forma a tornar mais clara esta apreciação, a mesma é efectuada por factor ambiental, salientando-se os principais aspectos em falta e/ou as principais incorrecções identificadas.

Geologia

Considera-se bastante incompleta a caracterização geomorfológica, litológica, estrutural, tectónica e sismotectónica efectuada. Não foi apresentado um mapa geológico à escala adequada ao projecto (por exemplo o mapa geotécnico) com a implantação do traçado da estrada, nem apresentada a implantação da geologia nas plantas perfis do projecto ou um corte geológico ao longo do traçado da estrada que permitisse analisar a relação unidades geológicas, estrutura, tectónica e geomorfologia e deste modo, facilitar a avaliação do projecto.

Foram apresentadas considerações que levantam sérias dúvidas sobre o projecto e respectivos impactes, nomeadamente o facto de numa zona relativamente plana, ocorrerem, entre o km 0+667 e o km 0+724, 22 escavações com uma altura máxima ao eixo de cerca de 10,95m e, entre o km 0+891 e o km 1+036, 22 aterros com uma altura máxima ao eixo de cerca de 27.3m (este aspecto já tinha sido mencionado no anterior Parecer). No sub-capítulo V.3.2.4 é referido que as escavações são de fraca representatividade. Estas contradições não são compreensíveis num Estudo desta natureza.

Não foi apresentado um quadro com a extensão e altura máxima ao eixo dos aterros e escavações ao longo do traçado.

Ruído

O Estudo não permite a correcta avaliação dos impactes sobre o ambiente sonoro gerados pelo projecto, devendo-se tal observação principalmente ao facto de existir uma inconsistência na adopção dos valores limite legais a serem respeitados pelos indicadores Lden e Ln.

Mais especificamente, no Capítulo IV, referente à situação de referência, é dito que a classificação acústica da zona envolvente do projecto será a de zona mista, conforme orientação estabelecida no PUSLV (Plano de Urbanização de Silves, em fase de concertação). Neste âmbito, a análise dos níveis sonoros medidos junto aos cinco receptores escolhidos (cuja escolha não é livre de críticas, não se referindo por que não estão as duas escolas incluídas, ou o Centro de Saúde) efectuada para uma zona mista.

Já no Capítulo V, ponto 7.3, é dito que "Analisando os níveis sonoros estimados, identificaram-se os locais cujos valores para o indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno, Lden, serão superiores a 63 dB(A) e para o indicador de ruído nocturno, Ln, serão superiores a 53 dB(A), em zonas não classificadas. Para esses locais foram aplicadas medidas de minimização." Ou seja, nesta afirmação adopta-se a posição de que a área não se encontra ainda classificada acusticamente, e adoptam-se (aparentemente) outros valores limites.

Portanto, não é claro o que é afinal adoptado, transparecendo, no entanto, que toda a análise subsequente se restringe aos valores estipulados para zonas mistas (do que se pode depreender pela observação dos quadros do Anexo IV). Assim, a determinação da significância dos impactes, estabelecida em função dos níveis sonoros e dos valores limites a aplicar, não é também clara. Registe-se, ainda em relação à significância, também a redacção da página V.43 – "Negativo Pouco Significativo: Incremento do nível sonoro em menos de 3 dB(A) e sem alteração do nível sonoro;" – que não se sabe o que quer dizer. Registe-se, ainda, a redacção do primeiro parágrafo da página V.44 – "De modo a avaliar a magnitude dos impactes decorrentes do funcionamento da unidade avícola, teve-se...", frase curiosa quando o EIA se refere a uma via rodoviária.

Refira-se, ainda, que o dimensionamento das medidas de minimização preconizadas se refere, mais uma vez, aos valores limite das zonas mistas, apesar da indicação contrária.

Também não é explicitado como é determinado a significância e a magnitude a partir dos diferentes valores de cada piso considerado para cada receptor.

Para além de existir esta inconsistência, sublinhe-se que, segundo a redacção do Decreto-Lei nº 9/2007 (RGR), até à classificação das zonas sensíveis e mistas, os valores limite a serem respeitados para os indicadores Lden e Ln, são de facto, indiscutivelmente, os 63 dB(A) e os 53 dB(A), respectivamente.

Para além desta questão metodológica, o estudo apresenta omissões e incorrecções.

A avaliação dos impactes deveria ter sido efectuada com base nos valores para a situação futura versus situação de referência (evolução da situação actual na ausência do projecto), a qual não é explicitada

convenientemente (apenas aparece uma breve consideração no ponto IV.14, sem nenhuma fundamentação técnica).

Saliente-se a ausência de quaisquer dados de tráfego utilizados para as previsões do ruído rodoviário (volumes e composição, velocidades, dinâmica dos fluxos, etc.) e a fraca qualidade dos mapas de ruído apresentados, para todas as situações, devido à reduzida cartografia disponibilizada/utilizada e a deficiente modelação das fontes.

Não é também indicado a que se refere a dita situação futura, ou seja a que fase da exploração se reporta, ano início, ano intermédio ou ano horizonte.

Refira-se, também, que no ponto V.7.2. relativo à Fase de Construção, não são indicados quaisquer valores quantitativos de níveis de ruído gerados por máquinas e equipamentos de construção a diferentes distâncias de referência, informação importante para se ter uma ordem de grandeza dos níveis sonoros em jogo. Além disso é indicado que nos locais onde se verifica ocupação humana, os trabalhos de construção devem privilegiar o período compreendido entre as 7h00 e as 18h00, enquanto o RGR estipula a interdição de actividades ruidosas temporárias entre as 20 e as 8 horas, nos dias úteis, e a qualquer hora nos fins-de-semana e feriados.

Em relação às medidas de minimização preconizadas, não é estabelecida qual a razão da utilização do pavimento betuminoso modificado com borracha (BMB). Para além disso, mais uma vez na ausência de qualquer dado de tráfego rodoviário, não se pode inferir da razoabilidade de utilizar uma atenuação de 4 dB(A) nos cálculos. Finalmente, enquanto a utilização do BMB poderá ser razoável na nova via a ser executada, não se afigura muito praticável proceder a uma repavimentação com BMB num troço da EN 124 com 150 m.

Ecologia

Considera-se a avaliação do factor ecologia muito pouco desenvolvida, no sentido em que se resume basicamente a uma listagem de espécies cuja ocorrência potencial pode coincidir com a área do projecto. Foram apenas referenciados 2 habitats, fora do âmbito de classificação da directiva habitats, nomeadamente pomares e terrenos agrícolas baldios.

A recolha de informação, ao nível das saídas de campo, ocorreu em Novembro, altura em que a maior parte das espécies estão em hibernação, não coincidindo igualmente com a época de floração das espécies florísticas de interesse comunitário. Não foi feita qualquer referência à distribuição das espécies pelos habitats referidos, no sentido de identificar a função dos mesmos (habitat de refugio, alimentação, reprodução) e a sua importância para as espécies presentes.

Tendo em consideração a fase de projecto de execução, a informação fornecida deveria ter sido mais aprofundada e especificada.

Paisagem

A área de estudo do factor Paisagem não deve restringir-se à área caracterizada noutros factores, uma vez que os impactes nesta componente se farão sentir para além desse limite. Deveria ter sido definida de acordo com um critério uniforme de equidistância, como um *buffer* em torno dos elementos do projecto em análise, com a dimensão máxima igual ao limite da acuidade visual, para o tipo de estrutura a criar. Para o projecto em análise deveria ter sido utilizado um *buffer* de 3km. Assim, a cartografia deveria ter abrangido um *buffer* de 3km em torno de todas as estruturas que compõem o projecto, *buffer* esse cujos limites deveriam ter sido claramente cartografados, assim como os limites das estruturas que compõem o projecto em estudo. Para uma melhor leitura da mesma, toda a cartografia apresentada deveria ter sido sobreposta à carta militar, de forma transparente.

O EIA é incompleto no que respeita ao estudo da Paisagem na sua componente cénica. Não é feita qualquer referência ao Castelo de Silves, um elemento marcante da paisagem desta região, cujo sistema defensivo de muralhas remonta aos séculos XII e XIII, sendo considerado um dos mais importantes exemplos da arquitectura militar islâmica no país. O Castelo, construído em grés vermelho da região e taipa, situa-se no cimo de uma colina e é rodeado por uma cortina de muralhas e onze torreões. Como tal, funciona como mirante privilegiado sobre paisagem circundante e qualquer EIA, nesta região, terá necessariamente de considerar os impactes que um projecto desta natureza terá na paisagem, o que não acontece no EIA em avaliação.

A caracterização da área de estudo no que respeita à sua Qualidade Visual da Paisagem, à sua Capacidade de Absorção Visual e à Sensibilidade da Paisagem deveria ter sido efectuada com recurso a uma metodologia de avaliação objectiva, espacialmente contínua, e com o detalhe necessário de forma a reflectir a variabilidade e diversidade espacial da Paisagem em presença.

A análise estrutural e funcional deve ter como suporte a definição de Unidades e Subunidades de Paisagem, baseada num conjunto amplo de critérios. Tendo sido adoptado, como primeiro nível hierárquico, as unidades de paisagem definidas para Portugal Continental em Cancela d'Abreu *et al.* (2004), deveria ter sido apresentada uma Carta de Subunidades de Paisagem (à escala 1:25 000 ou maior) para a área de estudo definida, acompanhada de uma memória descritiva de cada subunidade considerada. Esta carta deveria incluir a sobreposição do projecto em análise.

Deveria ter sido apresentada uma caracterização e cartografia (à escala 1:25 000 ou maior) da Qualidade Visual da Paisagem. Esta deveria necessariamente reflectir as diferenças observáveis na Paisagem, decorrentes da presença de elementos valorizadores – tais como ribeiras naturalizadas ou elementos de valor patrimonial – ou perturbadores da Paisagem – áreas degradadas, estradas e outras intrusões visuais. Deveria, também, ter sido apresentada uma caracterização e cartografia (à escala 1:25 000 ou maior) da Capacidade de Absorção Visual. Esta deveria ter sido avaliada e cartografada (à escala 1:25 000 ou maior) de forma a caracterizar cada ponto do espaço no que respeita à sua maior ou menor exposição visual a potenciais observadores, localizados em locais como povoações, estradas e outros pontos notáveis com afluência significativa de observadores, função do relevo e da ocupação do solo.

Por último deveria também ter sido apresentada uma caracterização e cartografia (à escala 1:25 000 ou maior) da Sensibilidade Visual da Paisagem, que relacionasse a Qualidade Visual da Paisagem com a Capacidade de Absorção Visual.

Quanto à avaliação de impactes, deveria ter sido apresentada cartografia com as Bacias Visuais (escala 1:15 000 ou maior) da área de projecto em análise, dentro dos limites de acuidade visual acima mencionados (buffer 3 km) a fim de se identificarem os locais mais afectados visualmente pela implantação da via circular. Considera-se suficiente a apresentação de uma carta de visibilidades para cada uma das rotundas. A geração das bacias visuais deveria ter sido realizada à cota do ponto mais desfavorável de qualquer uma das rotundas. Deveria também ter sido apresentada cartografia com a Bacia Visual do Castelo.

A avaliação dos impactes induzidos pelo projecto deveria ter, para além da identificação das situações mais graves já apresentadas no EIA para as fases de Construção e Exploração, incorporado a reavaliação e a cartografia referida nos pontos anteriores, nomeadamente a de Sensibilidade Paisagística e as Bacias Visuais elaboradas. A avaliação dos impactes deveria ter atendido às características visuais do projecto (devendo estas ser listadas) e à cartografia de análise visual, e deveriam ser classificados quanto à Magnitude.

Medidas de minimização de impactes e projecto de integração paisagística:

- Deveriam ter sido definidas medidas de mitigação específicas para as zonas mais afectadas visualmente pela construção da via circular, apuradas nas cartas de Sensibilidade Paisagística e Bacias Visuais.
- O PIP é omissivo quanto à localização de barreiras acústicas, de forma a mitigar o ruído junto aos edifícios mais próximos da via circular. Assim, deveria ter-se apresentado cartografia com a localização prevista e a inclusão das mesmas na integração paisagística, bem como soluções de integração no PIP.
- Deveria ter sido apresentada cartografia que identificasse a área de localização do estaleiro.
- A vegetação arbórea e arbustiva proposta para o separador central e para os alinhamentos dos passeios laterais deveria estar adaptada às condições edafoclimáticas da região, visto tratar-se de áreas não regadas. Para além disso, deveria ter-se em consideração o contexto paisagístico em que se insere. Poderiam ter sido utilizadas espécies tais como:
 - *Olea europaea var. sylvestris*
 - *Ceratonia siliqua*
 - *Prunus dulcis*
 - *Pinus halepensis*
 - *Laurus nobilis*
 - *Cupressus sempervirens*
 - *Arbutus unedo*
 - *Rhamnus alaternus*
 - *Tamarix parviflora*
 - *Teucrium fruticans*

- *Pistacia lentiscus*
- *Rosmarinus officinalis*
- *Viburnum tinus*
- *Lavandula stoechos- Retama monosperma*
- *Nerium oleander*

Qualidade do Ar

É referido no RNT que não foram identificadas fontes fixas na envolvente ao projecto, esta afirmação não está correcta. O RNT na caracterização de impactes não faz referência à fase de exploração, apenas refere a fase de construção.

O relatório base menciona que não foram identificados impactes negativos significativos decorrentes da fase de exploração, no entanto não são apresentados dados de tráfego esperados. Desta forma e face à tipologia do projecto em causa não é aceitável a ausência da previsão destes impactes.

Resíduos

No que se refere aos resíduos, os elementos analisados são pouco esclarecedores. Dado tratar-se da construção de uma estrada, as questões relativas à gestão dos resíduos em obra e gestão do espaço dos estaleiros são remetidas para a empresa que efectuar a obra.

O destino identificado para as terras sobrantes e não adequadas para aterro é sempre para vazadouro, sem ser feita referência à necessidade de autorização para o efeito, nem propondo como alternativa a sua utilização em trabalhos da obra que não exijam qualidade de material.

Na generalidade o estudo está pouco aprofundado, com identificação de impactes de uma forma muito resumida, pelo que se considera que deve ser revisto, integrando a necessidade de definição do plano de gestão de resíduos em obra, monitorização, registos de quantitativos, etc.

Ordenamento do Território, Uso e Ocupação do Solo

No Tomo 4 – Resumo Não Técnico, página 2, refere-se que a nova via irá constituir “...um factor de dinamização da parte Norte do concelho, viabilizando o desenvolvimento urbanístico da zona...”, referindo-se, na página 11, que a intervenção se “... insere no Plano de Urbanização de Silves (em elaboração)”. Estando o referido plano de urbanização em desenvolvimento, levanta-se a questão da legitimidade do seu enquadramento no presente processo de decisão. Contudo, e assumindo-se como uma das fundamentações para a execução desta via o desenvolvimento urbanístico expectável, deveria ter sido apresentado um estudo de desenvolvimento demográfico e de dinâmica económica da cidade.

No Tomo 1 – Relatório Base, página IV.104, são apresentados dados relativos às vias de comunicação da freguesia de Silves. Citando o documento, “... verifica-se que 12% do tráfego rodoviário que entra em Silves é proveniente da EN124 – Portimão/Monchique, 33% é proveniente da EN124 – Silves/Messines e 55% é proveniente da Ponte do Rio Arade (EN124-1, EN125 e A22)”. Esses dados não foram suportados por estudo do tráfego, pelo que a interpretação das soluções preconizadas é dificultada pela ausência de

dados que sustentem as opções de desenho propostas. Contudo, pela análise dos dados apresentados, menos de metade do tráfego dirigido a Silves irá usufruir desta infra-estrutura, questionando-se desta forma o seu dimensionamento (duas faixas em cada sentido), e a sua sustentabilidade económica.

Dada a proximidade entre rotundas, deveria ter sido apresentada a justificação para a realização dos Restabelecimentos 3 e 5. Esses Restabelecimentos permitem a entrada e saída de veículos directamente para a faixa de rodagem, potenciando pontos de conflitualidade, devido à inexistência de bermas ou faixa de (des)aceleração.

Verifica-se ainda a presença, na Rotunda 5, de um acesso directo que parece não se justificar devido à existência de acessos alternativos.

Tal como mencionado acima, o projecto desenvolve-se na área de Aproveitamento Hidroagrícola de Silves. Contudo, o estudo apresentado não faz qualquer referência ao grau de afectação das infra-estruturas que lhe estão associadas, situação que não se considera aceitável.

"19- Apresentação de medidas de minimização e/ou de compensação"

Mantém-se o anteriormente referido pela CA. As medidas de minimização não são, na sua maioria, específicas para o Projecto em análise, nem apresentam o grau de detalhe necessário à sua implementação. Existem inúmeras medidas que se encontram repetidas e as quais deveriam estar reunidas num ponto só, nomeadamente as que se aplicam a estaleiros e locais de depósito e de empréstimo.

Existem, também, medidas de minimização de difícil conciliação, p.e na flora refere-se que as terraplenagens deverão ocorrer preferencialmente no Outono e Inverno, na mesma página, para a fauna refere-se que as acções de terraplenagem devem ser limitadas ao período entre a última semana de Abril e a última de Agosto. Face aos impactes identificados deveria já ser apresentado o período preferencial para a realização da obra, o qual deveria constar de uma calendarização das acções da obra, que também, não foi incluída no EIA. São, também, nas medidas relativas à paisagem remetidas para a fase de RECAPE, a definição dos cuidados a ter em obra, no entanto, esta fase não se aplica ao projecto em avaliação.

São referidas árvores de interesse botânico e/ou cénico, no entanto estas não estão identificadas na avaliação de impactes. Faz-se referência à utilização de explosivos, no entanto na avaliação de impactes tal não é, também, mencionado.

Para a interferência do projecto com as infra-estruturas de rega continua-se a referir que estas infra-estruturas terão que ser acauteladas numa fase posterior do trabalho quando, dada a fase de Projecto de Execução, se deveria concretizar e localizar as medidas de minimização adequadas à minimização destes impactes.

Tal como, também, já referido, as Medidas de Minimização apresentam um carácter muito generalista; uma vez que o EIA diz respeito á fase de Projecto de Execução as medidas deviam estar devidamente identificadas/concretizadas, de forma cuidada/exaustiva e devidamente adaptadas ao local em causa.

"21- Adequação do RNT"

O Resumo não técnico reflecte as lacunas/incorrectões e contradições do EIA.

4. Conclusões

Apesar do EIA em avaliação resultar da reformulação de um EIA anterior em que a Comissão de Avaliação se pronunciou pela Desconformidade do EIA, considera-se que o EIA em avaliação continua a não permitir atingir os objectivos fundamentais da avaliação de impacte ambiental, não apresentando o conteúdo mínimo expresso na legislação em vigor.

Assim, a CA pronuncia-se pela desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental, em apreciação.

Comissão de Avaliação:

APA – Eng.ª Dora Beja, Dr.ª Clara Sintrão

Dora Beja *Clara Sintrão*

ARH/Alg – Eng.º Alexandre Furtado

P¹_b ICNB – Dr. Nuno Grade

Dora Beja

IGESPAR – Dr.ª Maria Ramalho

Maria Ramalho

P¹_a CCDR/Alg – Dr.ª Luísa Ramos

Dora Beja

LNEG – Eng.º Rúben Dias

Rúben Dias

P¹_a ISA – Arq.ª Cristina Castel-Branco

Dora Beja

P¹_b IST – Eng.º Diogo Alarcão

Dora Beja