



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200529000827
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: d33f-16a0-0c4d-f355

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



TUA

TÍTULO ÚNICO AMBIENTAL

O titular está obrigado a cumprir o disposto no presente título, bem como toda a legislação e regulamentos vigentes nas partes que lhes são aplicáveis.

O presente TUA consubstancia-se no indeferimento do pedido de licenciamento, por não estarem garantidos os requisitos definidos na legislação específica aplicável.

DADOS GERAIS

Nº TUA	TUA20200529000170
REQUERENTE	Infraestruturas de Portugal, SA
Nº DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL	503933813
ESTABELECIMENTO	EN211 - Quintã / Mesquinhata
LOCALIZAÇÃO	Rua de Uveira
CAE	52211 - Gestão de infraestruturas dos transportes terrestres

CONTEÚDOS TUA



ENQUADRAMENTO



LOCALIZAÇÃO



INDEFERIMENTO



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200529000827
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: d33f-16a0-0c4d-f355

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



ENQUADRAMENTO

ENQ1 - SUMÁRIO

Regime	Nº Processo	Aplicáveis	Solicitados	Indicador de enquadramento	Data de Emissão	Data de Validade	Prorrogação da validade	Eficácia	Sentido da decisão	Entidade Licenciadora
AIA	PL20190721001054	X	X	Alínea e), do ponto 10, do Anexo II - Artigo 1.º, n.º 3 alínea b), subalínea ii), do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual	29-05-2020	-	-	Sim	Desfavorável	Agência Portuguesa do Ambiente



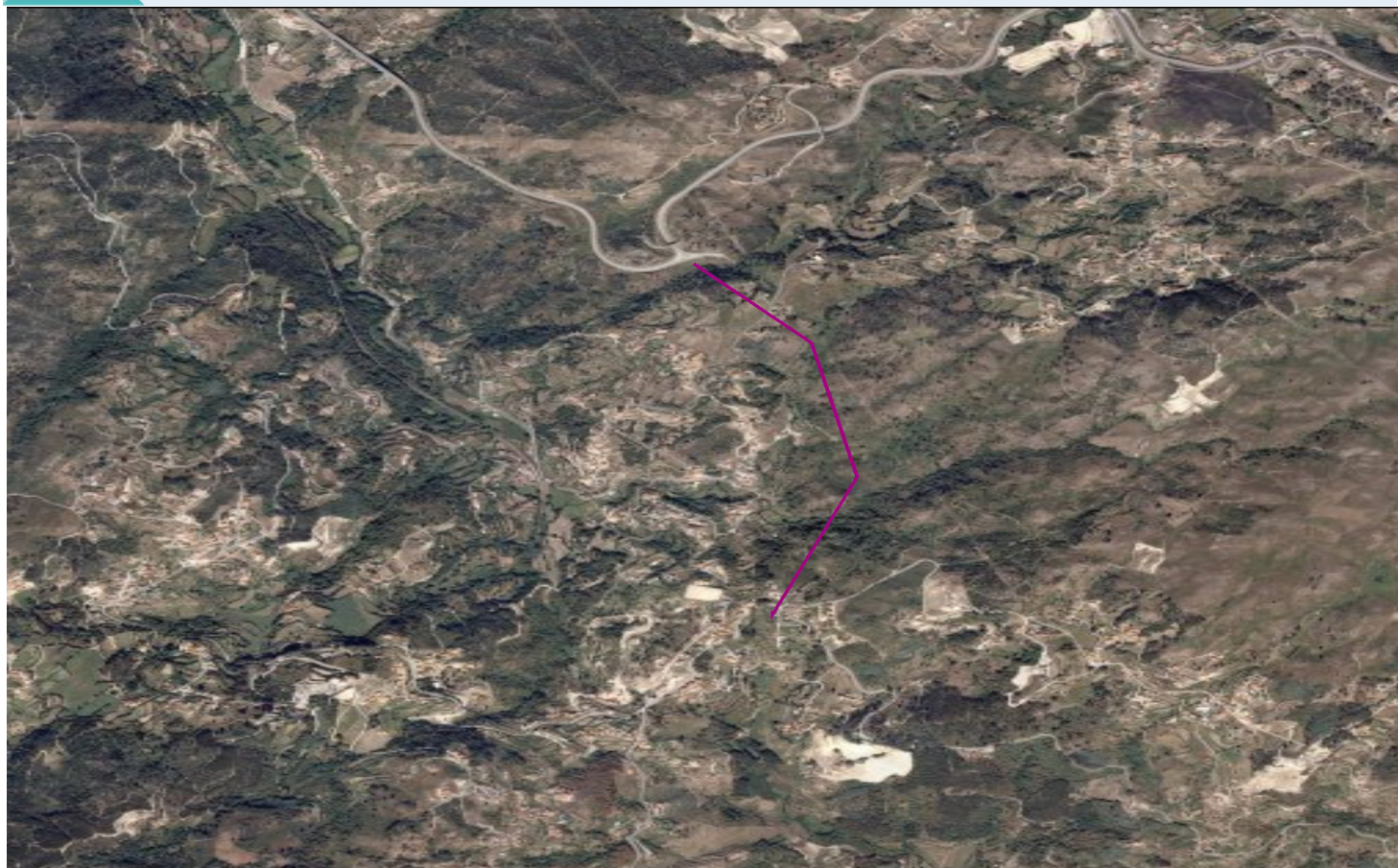
LOCALIZAÇÃO

LOC1.1 - Mapa



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200529000827
 CÓDIGO VERIFICAÇÃO: d33f-16a0-0c4d-f355

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



LOC1.5 - Confrontações

Norte	N.A.
Sul	N.A.
Este	N.A.
Oeste	N.A.

LOC1.6 - Área do estabelecimento

Área impermeabilizada não coberta (m2)	0,00
Área coberta (m2)	0,00
Área total (m2)	0,00



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200529000827
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: d33f-16a0-0c4d-f355

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

LOC1.7 - Localização

Localização

Distrito do Porto - Concelho de Marco de Canaveses - freguesias de Soalhães e União das freguesias de Paredes de Viadores e N...
- Concelho de Baião - União das freguesias de Baião (Santa I...
Mesquinhata.



INDEFERIMENTO

IND2 - Fundamentação da decisão de indeferimento

Código	Fundamentação da decisão de indeferimento
T00001	Em resultado da avaliação desenvolvida, foram identificados impactes negativos significativos, cuja adequada minimização implicaria a adoção de soluções específicas de projeto, distintas das apresentadas, para as seguintes situações: 1. Atravessamento da linha de água ao km 0+162; 2. Ramos do Nó com a EM583; 3. Plena via entre o km 1+800 e a Rotunda. Assim, para permitir a reformulação do projeto de forma a minimizar os impactes negativos e potenciar os impactes positivos, a autoridade de AIA desencadeou o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual. Contudo, o proponente considerou não dispor de condições para integrar as referidas alterações ao projeto, pelo que, embora se reconheçam os impactes positivos inerentes à melhoria das acessibilidades, emite-se decisão desfavorável face aos impactes negativos significativos identificados, cuja minimização não se encontra assegurada.

IND3 - Anexos

Código	Ficheiro	Descrição
T000009	AIA3296_DIA(anexoTUA).pdf	DIA - Declaração de Impacte Ambiental

**Declaração de Impacte Ambiental
(Anexo ao TUA)**

Designação do projeto	EN 211 – Variante entre Quintã e Mesquinhata
Fase em que se encontra o projeto	Projeto de execução
Tipologia do projeto	Alínea e), do ponto 10, do Anexo II, do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Artigo 1.º, n.º 3 alínea b), subalínea ii), do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual
Localização (concelho e freguesia)	Distrito do Porto - Concelho de Marco de Canaveses - freguesias de Soalhães e União das freguesias de Paredes de Viadores e Manhuncelos; - Concelho de Baião - União das freguesias de Baião (Santa Leocádia) e Mesquinhata.
Identificação das áreas sensíveis	Não são afetadas áreas sensíveis definidas nos termos do disposto na alínea a), do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual.
Proponente	Infraestruturas de Portugal, S.A.
Entidade licenciadora	Infraestruturas de Portugal, S.A.
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Descrição sumária do projeto	O projeto insere-se no Eixo da EN211 – EM642, o qual se desenvolve entre a A4, em Marco de Canaveses, e Cinfães. O projeto apresenta uma extensão de 1,942 km, e um perfil transversal constituído por uma faixa de rodagem de 7,00 m (3,5 m em cada sentido) e bermas exteriores de 1,00 m (pavimentadas). Tem o seu início na atual articulação com a Variante à EN 321-1, sobrepondo-se nos 100 m iniciais à plataforma da Variante já construída, e o seu final cerca do Km 23+000 da EN211, na povoação de Encambalados, onde se articula através de uma rotunda com a rede existente viária existente. A velocidade de projeto é de 60 km/h. O projeto constitui um percurso alternativo à EN221 entre os seus quilómetros 14+700 e 23+000, pretendendo: - constituir uma alternativa com melhores características geométricas; - que o tráfego de passagem deixe de circular no interior dos centros urbanos consolidados.
-------------------------------------	---

	Em relação ao troço da Variante em avaliação, constata-se que um destes objetivos não é cumprido, uma vez que o final do projeto da Variante termina no núcleo urbano de Encambalados, estando inclusivamente prevista a construção de três muros de suporte, na zona associada à implantação da nova rotunda, para proteção das construções marginais existentes. Em termos de antecedentes do projeto importa referir que, com o objetivo de implementar o eixo de ligação entre a A4, Marco de Canavezes e Cinfães, foi em 1993 estudada uma solução de projeto então designada por Variante à EN211 entre Quintã e Mosteirô. Em 2013 foi desenvolvido o projeto de execução de um troço inicial dessa solução, entre o Nó de Acesso a Soalhães e a EN211 na zona a sul de Mesquinhata. Essa solução de projeto, com uma extensão de 2495 m, apresentava uma ligação à EN211 (na zona a sul de Mesquinhata) e possibilitava um eventual prolongamento da Variante para sul. Posteriormente, de forma a minimizar o troço da Variante a construir, a solução de projeto foi revista e passou a terminar na EN211, na povoação de Encambalados, correspondendo à solução atualmente em avaliação.
Síntese do procedimento	O presente procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) teve início a 30 de julho de 2019, data na qual se considerou estarem reunidos todos os elementos necessários à correta instrução do processo. A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes da própria APA, da Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR Norte), do Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG), da Administração Regional de Saúde do Norte (ARS-Norte), da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) e do Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves/Instituto Superior de Agronomia (CEABN/ISA). A metodologia adotada para concretização deste procedimento de AIA contemplou as seguintes fases: • Apreciação da Conformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), da documentação adicional e consulta do estudo prévio: ○ Foi considerada necessária a apresentação de elementos adicionais, os quais foram submetidos pelo proponente sob a forma de Aditamento ao EIA. ○ Após análise deste documento, foi considerado que, de uma maneira geral, dava resposta às lacunas e dúvidas anteriormente identificadas pelo que o EIA foi declarado conforme a 20 de dezembro de 2019.

	○ Sem prejuízo de ter sido declarada a conformidade do EIA, a CA verificou que persistiam questões/elementos por apresentar e esclarecer, pelo que solicitou a apresentação de elementos complementares, os quais foram entregues atempadamente pelo proponente. • Abertura de um período de Consulta Pública, que decorreu durante 30 dias úteis, de 6 de janeiro a 14 de fevereiro de 2020. • Solicitação de parecer específico às seguintes entidades externas: Câmara Municipal de Marco de Canaveses, Câmara Municipal de Baião, Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), Direção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAPN), Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Norte, Entidade Regional da Reserva Agrícola do Norte (ERRAN), Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF) e Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT). • Visita ao local de implantação do projeto no dia 31 de janeiro de 2020, tendo estado presentes representantes da CA, do proponente e da empresa que elaborou o EIA. • Apreciação ambiental do projeto, com base na informação disponibilizada no EIA e respetivo Aditamento e Elementos Complementares, tendo em conta as valências das entidades representadas na CA, integrada com as informações recolhidas durante a visita ao local e ponderados todos os fatores em presença, incluindo os resultados da participação pública. • Elaboração do Parecer Final da CA, que visa apoiar a tomada de decisão relativamente à viabilidade ambiental do projeto. • Atendendo às conclusões do Parecer da CA a autoridade de AIA considerou pertinente desencadear o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual. Nesse contexto, o proponente considerou não existirem condições para proceder à reformulação do projeto, prescindindo assim da prerrogativa no referido artigo. • Preparação da proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA), tendo em consideração o Parecer da CA e o Relatório da Consulta Pública. • Promoção de um período de audiência de interessados, ao abrigo do Código do Procedimento Administrativo, e de diligências complementares. • Análise da pronúncia apresentada em sede de audiência de interessados e emissão da presente decisão.
--	--

Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas

No âmbito da consulta às entidades externas à CA, prevista no n.º 10 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, foram recebidos os seguintes pareceres:

- Câmara Municipal de Marco de Canaveses;
- Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG);
- Direção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAP Norte);
- Instituto da Conservação da Natureza e Florestas (ICNF);
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

A Câmara Municipal de Marco de Canaveses identifica um conjunto de lacunas e incorreções do EIA, destacando-se:

- O traçado da Variante entre Quintã e Mesquinhata localiza-se apenas na freguesia de Soalhães e não na freguesia de Paredes de Viadores e Manhuncelos;
- Não é referido que a variante está localizada na área exterior à proposta de Paisagem Protegida Regional da Serra da Aboboreira, prevista na Planta de Ordenamento;
- O espaço canal do traçado da Variante entre Quintã e Mesquinhata não se encontra previsto na Planta de Condicionantes, contrariamente ao referido no EIA;
- Os imóveis a demolir identificados no capítulo relativo às Medidas de Minimização não coincidem com as situações identificadas na avaliação de impactes;
- Não se verifica referência à nova linha de muito alta tensão Feira - Ribeira de Pena a 400 KV, que atravessa o projeto.

No que respeita às captações subterrâneas de água para o abastecimento público, a Câmara Municipal de Marco de Canaveses considera que as distâncias não são as mais adequadas para os perímetros de proteção das captações e que podem inviabilizar a sua futura utilização, considerando que a situação deve merecer a devida atenção nomeadamente:

- F-SDA09, a cerca de 30 metros, a nordeste do traçado;
- F-SDA10, a cerca de 340 metros, a oeste do traçado.

As nascentes de água pública subterrânea:

- N-PV01, a cerca de 180 metros, a este do traçado;
- N-PV02, a cerca de 180 metros, a este do traçado;
- N-PV03, a cerca de 280 metros, a este do traçado.

Os reservatórios da rede de abastecimento de água:

- Um a 30 metros, a sudoeste do traçado;
- Um a 90 metros, a oeste do traçado;
- Um a 380 metros, a este do traçado.

O parecer desta entidade refere ainda que *“A nível viário, a solução proposta, está conforme o combinado com a Câmara Municipal em fase de projeto ...”*.

A DGEG informa que na área do projeto está em fase de obtenção de licença de estabelecimento o projeto da Linha Feira – Ribeira de Pena, a 400 kV, pelo que considera que deve ser consultada a concessionária da

rede nacional de transporte, para apuramento de eventuais condicionantes que possa pender sobre o projeto da Variante.

A DRAPN informa, nomeadamente, que:

- Na área do projeto não foram identificados quaisquer Aproveitamentos Hidroagrícolas Coletivos (NRC), nem se encontram previstos quaisquer projetos.
- Na área definida no projeto não foram identificados Regadios Tradicionais beneficiados por programas operacionais executados por aquela entidade.
- No estudo encontram-se identificados pontos de origens de água, com a finalidade de rega e também para uso misto, que se encontram integrados no plano de monitorização dos efeitos relativamente aos impactes negativos.
- No que respeita aos solos classificados como solos agrícolas integrados em Reserva Agrícola Nacional (RAN), verifica-se que irão ser interceptadas pequenas áreas de RAN, onde se constata que as parcelas agrícolas são muito compartimentadas, uma vez que na região em causa prevalece o minifúndio, e apresentam uma grande diversidade cultural, prevalecendo a agricultura para consumo próprio.
- A área de estudo do projeto em causa intercepta em toda a sua extensão a Região Demarcada dos Vinhos Verdes.
- Outras Condicionantes

A DRAPN alerta para o facto de, na área definida no projeto, existirem agricultores com projetos executados e em execução subsidiados pelo Estado Português através de vários programas operacionais, tais como AGRIS (2000/2006), PRODER (2007/2013), PRD2020 (2014/2020) e VITIS.

A DRAPN salienta ainda que a área em estudo encontra-se inserida numa região com importantes e elevados valores de biodiversidade, com elevado interesse paisagístico, que se pretendem proteger e manter, tanto quanto possível, na sua integridade.

Por este facto, considera que qualquer perturbação a este equilíbrio poderá colocar em risco a sustentabilidade deste espaço. A DRAPN refere que o projeto evidência os impactos negativos na região, assim como na estrutura fundiária das explorações agrícolas, o que se traduz no número de agricultores afetados e na consequente perda de rendimentos que advirão das expropriações inerentes à implementação do projeto. Refere ainda que no sentido da monitorização da área devem ser consultadas as plataformas do parcelário agrícola e do parcelário vitícola, a fim de obter informação sobre a localização e identificação de projetos executados e em execução.

Face ao exposto, e ponderados os impactes positivos e os impactes negativos, a DRAPN considera que o projeto poderá ser aprovado, uma vez que se encontram acautelados os interesses daquela entidade, desde que sejam cumpridas as condições constantes da AIA.

O ICNF verificou que o projeto não incide sobre áreas submetidas ao Regime Florestal nem sobre Áreas Protegidas ou territórios englobados na Rede Natura 2000.

Considera no entanto, que pela sua natureza, o projeto poderá ter impactes essencialmente ao nível dos valores naturais avifaunísticos, a nível dos quirópteros e do lobo, ocorrentes na região alvo, tais como a alteração/contaminação/perda de habitats, a perda de comunidades biológicas e a perturbação das comunidades faunísticas e florísticas em presença.

O ICNF esclarece que, de acordo com o Regime de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, as

competências em matéria de conservação da natureza e dos valores naturais são igualmente atribuídas às Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR), pelo que, não fazendo o ICNF parte da Comissão de Avaliação do projeto, considera que, face aos valores em causa e que poderão vir a ser afetados, a respetiva avaliação ambiental deve ser assegurada pela CCDR territorialmente competente, enquanto Autoridade Regional para a Conservação da Natureza e da Biodiversidade.

O IMT emite o parecer favorável ao estudo, considerando que o Projeto da Execução da EN 211 — Variante entre Quintã e Mesquinhata, nos Concelhos de Marco de Canaveses e Baião, constitui um dos objetivos de melhoria da rede complementar de estradas, prevista no PRN2000, referindo não identificar na sua análise nenhuma condicionante a observar.

Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão

A Consulta Pública, de acordo com o disposto no artigo 15.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro na atual redação, decorreu durante 30 dias úteis, de 06 de janeiro a 14 de fevereiro de 2020, tendo sido recebidas seis exposições com a seguinte proveniência:

- Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Câmara Municipal de Baião
- Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)
- Direcção-Geral do Território (DGT)
- EDP, Distribuição – Energia, S.A
- Rede Elétrica Nacional (REN).

Síntese dos resultados da consulta pública

A ANAC informa que o local em apreço não é abrangido por qualquer servidão aeronáutica civil ou zona de proteção de infraestruturas aeronáuticas civis, nem o projeto contempla elementos que se possam caracterizar como obstáculos à navegação aérea, conforme definido na Circular de Informação Aeronáutica (CIA) 10/03, de 6 de maio “Limitações em Altura e Balizagem de Obstáculos Artificiais à Navegação Aérea”, pelo que em termos de servidões aeronáuticas, nada identifica que obste ao projeto em avaliação.

A Câmara Municipal de Baião comunica que não existe impedimento por parte da Autarquia à aprovação do projeto em avaliação.

A DGADR informa que o projeto não interfere com quaisquer áreas de estudo ou projetos no âmbito das suas atribuições, pelo que nada tem a opor.

A DGT informa que dentro da área de intervenção do Projeto não existe nenhum vértice geodésico pertencente à Rede Geodésica Nacional (RGN), nem nenhuma Marca de Nivelamento pertencente à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP). Assim, o projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela DGT.

A DGT identifica que a documentação apresentada utiliza como cartografia de base ortofotos e cartografia de escala grande, não oficiais nem homologadas, em violação do estabelecido no n.º 6 do artigo 3.º do Decreto-lei n.º 130/2019, de 30 de Agosto, considerando que deve ser apresentada declaração passada pelo CIGeoE comprovando o licenciamento dessa informação cartográfica para a presente finalidade, a fim de se comprovar a não violação no artigo 14.º do mesmo diploma. Esta entidade informa ainda que os limites administrativos de freguesia e concelho encontram-se representados em algumas peças

desenhadas, sendo referidas duas versões da CAOP, a CAOP2011 e a CAOP2012.1. Até à data, os limites mantêm-se inalterados na zona do projeto, pelo que as referidas versões são idênticas à versão em vigor - CAOP2018.

A DGT conclui que o seu parecer é desfavorável face às ilegalidades relativas à cartografia.

A EDP informa que para a localização do projeto em avaliação, não tem previsto o estabelecimento de novas infraestruturas AT/MT.

A REN informa que na área deste projeto está atualmente em licenciamento a “Linha Dupla Feira – Ribeira de Pena (LFRA.RBP), a 400kV”, a qual foi objeto de Decisão de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (DCAPE) emitida a 16 de janeiro de 2019.

Refere que o desenvolvimento desta nova infraestrutura da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT) teve em consideração o novo traçado da “EN 211 – Variante entre Quintã e Mesquinhata” pelo que, para além de não existirem quaisquer apoios na faixa “*non-edificandi*” da nova via, o cruzamento entre as duas infraestruturas (cerca do km 0+650 do projeto da via) está conforme com as distâncias de segurança exigidas por lei, desde que as características do projeto em avaliação não sejam alteradas (traçado e altimetria).

As condicionantes impostas pelas servidões da RNT, dado o cruzamento entre a nova infraestrutura da rede em fase de licenciamento e o projeto em avaliação, devem ser tidas em consideração as seguintes condições para a sua implementação:

- Na elaboração do Projeto de Execução da nova via não deve ser modificado nem o seu traçado, nem a sua altimetria, de modo a continuar a ser garantida a compatibilidade entre infraestruturas.
- Antes do licenciamento da nova via, deve ser solicitado parecer da REN de modo a ser confirmada a compatibilidade com a nova linha de 400 kV;
- Os trabalhos a realizar na proximidade da linha de 400 kV, a qual poderá já estar em exploração quando decorrerem as obras de construção da nova via, deverão ser acompanhados por técnicos da REN, para que sejam garantidas as condições de segurança, durante a execução dos trabalhos, na envolvente do ponto de cruzamento. Para esse efeito, a REN considera que deve ser informada da sua ocorrência, com pelo menos 15 dias úteis de antecedência.

A REN conclui que, desde que sejam cumpridas as condições expostas, não existem objeções à implementação do Projeto.

Consideração dos resultados da consulta pública

Considera-se que as preocupações expressas em sede de consulta pública encontram-se, na sua generalidade, refletidas na avaliação desenvolvida e salvaguardadas nas condições impostas ao projeto pela presente decisão.

Informação das entidades competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes entidades legalmente

Dos instrumentos de gestão territorial com incidência nesta área destaca-se o Plano Diretor Municipal (PDM) de Marco de Canaveses, publicado através Aviso n.º 9906/2015, de 31 de agosto, tendo sofrido a 1ª alteração por Adaptação em 10 de março de 2017 com a publicação do Aviso nº 2496/2017. Esta alteração

incidiu sobre a Planta de Condicionantes para adaptação ao Plano de defesa da Floresta Contra Incêndios (PMDFCI).

O PDM de Marco de Canaveses não contempla o projeto em avaliação, não prevendo um espaço canal para a sua construção. No entanto, a localização de infraestruturas viárias encontra-se prevista no regulamento para todas as classes de espaços afetadas.

No que se refere às condicionantes ao uso do solo, destacam-se a afetação de solos incluídos na Reserva Agrícola Nacional (RAN), numa extensão de 400 metros (km 0+125 ao km 0+525) correspondendo a uma área de 20 120 m². Destaque-se que os ramos bidirecionais associados ao Nó (ramo 1 e ramo 2) desenvolvem-se sobre área RAN, induzindo a mais significativa situação de ocupação de solos incluídos nesta condicionante.

Verifica-se ainda a afetação de áreas incluídas na Reserva Ecológica Nacional (REN) numa grande extensão de traçado (1 149 metros).

Razões de facto e de direito que justificam a decisão

A “Variante à EN 221 entre Quintã e Mesquinhata” constitui um percurso alternativo à EN221 entre os seus quilómetros 14+700 e 23+000, pretendendo:

- constituir uma alternativa com melhores características geométricas;
- que o tráfego de passagem deixe de circular no interior dos centros urbanos consolidados.

Contudo, da avaliação desenvolvida, verifica-se que o projeto apresentado não cumpre o último objetivo referido, uma vez que o final do projeto da Variante termina no núcleo urbano de Encambalados, estando inclusivamente prevista a construção de três muros de suporte, na zona associada à implantação da nova rotunda, para proteção das construções marginais existentes.

Em termos de antecedentes do projeto importa referir que, com o objetivo de implementar o eixo de ligação entre a A4, em Marco de Canaveses e Cinfães, foi em 1993 estudada uma solução de projeto então designada por Variante à EN 211 entre Quintã e Mosteirô. Em 2013 foi desenvolvido o projeto de execução de um troço inicial dessa solução, entre o Nó de Acesso a Soalhães e a EN 211 na zona a sul de Mesquinhata. Essa solução de projeto, com uma extensão de 2495 m, apresentava uma ligação à EN 211 (na zona a sul de Mesquinhata) e possibilitava um eventual prolongamento da Variante para sul.

Posteriormente, de forma a minimizar o troço de via a construir da Variante à EN 211, a solução de projeto foi revista e passou a contemplar a ligação à EN 211 na povoação de Encambalados, onde termina. Esta solução constitui a que se encontra em avaliação.

Em face dos antecedentes do projeto, verifica-se que este decorre de, e reflete, um conjunto de decisões que determinaram a sua apresentação em fase de projeto de execução, sem alternativas, nomeadamente de ligações à rede viária e de eventuais cenários de desenvolvimento futuro de concretização do Eixo Marco de Canaveses Cinfães, factos que condicionam a avaliação de impacte ambiental.

Como principal impacte positivo do projeto identifica-se a melhoria das acessibilidades e a constituição de uma alternativa à EN 211 com melhores características geométricas, cumprindo assim um dos objetivos do projeto.

No que se reporta aos impactes negativos, identificam-se impactes significativos decorrentes de diversos aterros e escavações de elevada dimensão (extensão e altura), os quais são contudo inerentes à orografia

do local, ao desenvolvimento do projeto a meia encosta e às características próprias do território que a variante pretende servir. Embora não se identifiquem soluções específicas de projeto que possam constituir uma efetiva minimização destes impactes, os mesmos são ainda assim parcialmente minimizáveis através da integração paisagística dos taludes.

Contudo, os impactes negativos mais significativos do projeto decorrem das soluções específicas adotadas nas seguintes situações:

1. Atravessamento da linha de água ao km 0+162
2. Ramos do Nó com a EM583
3. Plena via entre o km 1+800 e a Rotunda

A solução prevista para o atravessamento da linha de água ao km 0+162 (cuja bacia hidrográfica é a mais expressiva de todas as interetadas pelo projeto), ao ser constituída por um aterro de grande dimensão (com cerca de 18 m de altura) e uma passagem hidráulica, induzirá a destruição/inviabilização do contínuo fluvial (leito, margens, vegetação ripícola) numa extensão muito superior à largura da plataforma da rodovia, dado o grande desenvolvimento da base dos taludes de aterro.

O referido aterro irá também destruir uma área considerável do habitat e da vegetação ripícola deste biótopo, afetando as espécies florísticas e faunísticas de interesse para a conservação aí presentes.

Considera-se também que a referida solução não é adequada face à morfologia local, pois corresponde, de facto, a uma barragem de terra com todos os riscos inerentes ao bloqueio da secção da passagem hidráulica por materiais arrastados, passando a constituir uma pressão hidromorfológica.

Cumulativamente, sobre a referida zona incidem diversas servidões: as referentes à REN (áreas com risco de erosão e leitos de cursos de água), à RAN e ao Domínio Hídrico.

Assim o impacte decorrente da solução prevista no projeto para o atravessamento da linha de água ao km 0+162 é avaliado como negativo e de significância elevada, sendo apenas passível de minimização através da adoção de uma solução específica de projeto distinta da apresentada, nomeadamente, o desenvolvimento do traçado em viaduto.

No que se refere ao Nó com a EM 583, verifica-se que os seus dois ramos de ligação bidirecionais (ramo 1 e ramo 2) se desenvolvem integralmente sobre áreas de RAN, induzindo a mais significativa situação de ocupação desta condicionante pelo projeto.

Verifica-se ainda que o ramo 2, o qual se desenvolve em escavação pronunciada, induz um grande excedente de terras, contribuindo assim significativamente para o volume total de terras excedentes gerado pelo projeto.

Assim, o desenvolvimento dos referidos ramos induz impactes negativos significativos, pelo que se considera que devem ser desenvolvidas soluções para a ligação do projeto à EM 583 que permitam uma minimização efetiva dos referidos impactes.

Quanto ao desenvolvimento da plena via entre o km 1+800 e a Rotunda, verifica-se que a solução apresentada tem implícito o desenvolvimento do traçado em escavação com cerca de 12 m de altura, bem como a ligação à rede viária existente através de uma rotunda localizada sobre a povoação de Encabalados, originando:

- impactes negativos muito significativos inerentes à interseção e inviabilização do sistema de abastecimento de água às habitações, não estando demonstradas, e julgando-se até inviáveis, soluções de reposição com características idênticas;

- impactos negativos significativos não minimizáveis nos recursos hídricos subterrâneos, decorrentes da escavação (12 m) e da construção de muros de grande porte, com drenagem;
- impactos negativos significativos inerentes à afetação direta de captações subterrâneas;
- impactos negativos significativos decorrentes da proximidade do traçado a diversas habitações, prevendo o projeto a construção de três muros de suporte para proteção das construções marginais existentes.

Neste sentido, dados os referidos impactos, considera-se que devem ser desenvolvidas soluções para o troço final do projeto que evitem o desenvolvimento do traçado em escavação pronunciada e a correspondente afetação do sistema de abastecimento de água às habitações. A solução a desenvolver deve equacionar uma localização distinta para a ligação à rede viária, evitando, nomeadamente, a sua localização sobre o aglomerado de Encambalados e que não comprometa o eventual futuro desenvolvimento da variante para sul, em direção a Cinfães.

Em face do exposto, entendeu-se que os impactos negativos significativos identificados só poderiam ser adequadamente minimizados através da adoção de soluções específicas de projeto que, nomeadamente:

- Assegurem o atravessamento da linha de água ao km 0+162 em viaduto;
- Permitam uma redução significativa da área ocupada pelos ramos do Nó de ligação à EM 583;
- Evitem o desenvolvimento do troço final do projeto em escavação pronunciada e a correspondente afetação do sistema de abastecimento de água às habitações, equacionando ainda o seu afastamento ao aglomerado de Encambalados.

Assim, para permitir a reformulação do projeto de forma a minimizar os impactos negativos e potenciar os impactos positivos, a autoridade de AIA desencadeou o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual.

Contudo, o proponente considerou não dispor de condições para integrar as referidas alterações ao projeto, pelo que, embora se reconheçam os impactos positivos inerentes à melhoria das acessibilidades, emite-se decisão desfavorável face aos impactos negativos significativos identificados, cuja minimização não se encontra assegurada.