

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO (RECAPE)



Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve
Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. /Administração da Região Hidrográfica do Algarve
Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P.
Direção Regional de Cultura do Algarve
Câmara Municipal de Faro

outubro 2014

ÍNDICE

1. Introdução	2
2. Antecedentes	3
3. Descrição do Projeto de Execução	5
4. Alterações ao Estudo Prévio e Descrição do Projeto de Execução	10
5. Entidades Consultadas	11
6. Consulta Pública	13
7. Avaliação Global do Projeto de Execução	14
8. Verificação da Conformidade do Projeto de Execução com a DIA	15
8.1. Condicionantes da DIA	15
8.2. Elementos a Entregar em Fase Prévia ao RECAPE Estabelecidos na DIA	15
8.3. Elementos a Incluir no RECAPE	16
9. Outras Condições para o Licenciamento ou Autorização do Projeto	25
10. Medidas de Minimização da DIA não aplicáveis ao Projeto de Execução	26
11. Conclusões	27

Anexo: Pareceres das Entidades Consultadas

1. Introdução

Na sequência do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao Anteprojeto da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior, a Sociedade Polis Litoral Ria Formosa, S.A. – Sociedade para a Requalificação e Valorização da Ria Formosa (SPLRF), enquanto entidade promotora do projeto, remeteu à entidade licenciadora do projeto - a Câmara Municipal de Faro, o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) do projeto “Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior”, no cumprimento do estabelecido no Regime Jurídico de AIA, o Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 47/2014, de 24 de março.

A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, na sua qualidade de Autoridade de AIA, enviou o RECAPE aos membros da Comissão de Avaliação (CA) nomeada no âmbito do procedimento de AIA anterior, para verificação da conformidade do Projeto de Execução com a DIA.

A referida CA é constituída pelos seguintes elementos:

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve/DSA/DAA – Luísa Ramos;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve/DSA/DAA – Conceição Calado;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve/DSOT – Alexandra Sena;
- Agência Portuguesa do Ambiente, IP/ARH Algarve – Alexandre Furtado;
- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, IP (ICNF) – Nuno Grade;
- Direção Regional de Cultura do Algarve (DRC) - Frederico Tátá;
- Direção Geral do Património Cultural (DGPC) – Pedro Barros;
- Câmara Municipal de Faro – Filipe Cunha.

Atendendo à especificidade do projeto, foi nomeado um elemento da DGPC, da vertente subaquática, (CNANS)

No âmbito deste processo foi analisado o RECAPE, datado de julho e agosto de 2014, constituído por quatro volumes que integram o Resumo Não Técnico, Relatório Técnico, Projeto de Paisagismo, Projeto de Vias e Comunicação, Projeto de Sinalização e Segurança, acompanhados pelo Projeto de Execução da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior, datado de julho de 2014. Estes documentos foram reformulados tendo sido remetido uma Adenda ao Relatório Técnico e outra Adenda ao Resumo Não Técnico, datados de agosto de 2014.

O RECAPE agora em avaliação corresponde ao projeto para a Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior, compreendendo a construção de uma nova ponte sobre o esteiro do Ancão do sistema lagunar da Ria Formosa e via de acesso à designada Ilha de Faro, em substituição da ponte existente e de um parque de estacionamento exterior localizado na margem terrestre da Ria, imediatamente a sul do Aeroporto de Faro, previsto para uma área expectante e em parte já atualmente afeta a este uso. A área de intervenção do projeto localiza-se na freguesia de Montenegro e no concelho de Faro, estando integrada no Parque Natural da Ria Formosa (ver Figura 1).



No âmbito do processo de Avaliação de Impacte Ambiental, sobre o Anteprojeto da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior, foi emitida em 8 de novembro de 2013, pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente, a respetiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada.

- Ilha Barreira de Faro
- Plataforma/Aterro
- Construção da Ponte e Demolição da Ponte Existente
- Via de Acesso à Praia de Faro e Passadiço;
- Construção do Parque de Estacionamento Exterior, a Sul do Aeroporto de Faro.

"Dada a localização do projeto numa área sensível, a variados níveis, e pelo método construtivo escolhido, os principais impactes negativos ocorrerão na fase de construção. Estes impactes far-se-ão sentir principalmente sobre a geologia e geomorfologia, a hidrodinâmica lagunar, a ecologia e a socioeconomia, nomeadamente:

- o método construtivo adotado, na construção do aterro alternado, irá restringir o escoamento do esteiro do Ancão e provocar o aumento da velocidade das correntes, mesmo com a antecipada construção das passagens hidráulicas no aterro de acesso à ponte, o que levará tendencialmente à erosão do canal na secção de estrangimento ou mesmo à afetação dos próprios aterros provisórios, à turvação da água e ao transporte sólido durante as fases de execução e remoção, a alterações na hidrodinâmica local e consequentemente na fisiografia do esteiro e das suas margens.

- a forte probabilidade de afetação das comunidades biológicas existentes na área de influência do projeto, nomeadamente das bentónicas (invertebrados), da ictiofauna (peixes), dos signatídios (cavalos-marinhos), das pradarias marinhas intertidais e dos viveiros de bivalves, por via da degradação temporária da qualidade da água e alteração na morfologia dos fundos.

- a afetação da população residente e utilizadores da praia de Faro, pelas obras da nova ponte e infraestruturas complementares, por via do condicionamento do trânsito e do provável aumento do congestionamento provocado pela redução das possibilidades de estacionamento ao longo do aterro ou no largo de entrada da praia.

Foram identificados como impactes positivos, durante a fase de construção, a melhoria da atividade económica local, especialmente da restauração e a criação temporária do emprego.

Durante a fase de exploração irão ocorrer impactes positivos ao nível da melhoria da segurança e acesso na ligação à praia de Faro, através da reestruturação do acesso viário, assim como pela criação de condições de acesso pedonal e ciclável e a construção de uma zona adequada de estacionamento na zona terrestre.

Na área de influência das novas passagens hidráulicas, no aterro existente, haverá um impacto positivo permanente, já que permitirá a melhoria da circulação de água sobre as comunidades biológicas e a reativação da evolução morfológica nos antigos esteiros, levando a uma maior eficiência do sistema em termos hidrodinâmicos.

São ainda esperados impactes positivos permanentes na qualidade geral do ambiente e do usufruto do espaço público, para os moradores e utilizadores da praia, através da criação de faixas de ciclovia e pedonal, de transporte público e da oferta de mais lugares de estacionamento exterior, da melhoria da qualidade da água e da melhoria na dinâmica lagunar.

O projeto enquadra-se e dá resposta às orientações de reestruturação e requalificação das Ilhas Barreira e espaços terrestres contíguos, do Plano de Ordenamento da Orla Costeira, Vilamoura – Vila Real de Santo António, estando o programa que serve de base à construção da ponte, acessos e estacionamento articulado com a estratégia que se pretende implementar no Plano de Pormenor para a Praia de Faro.

A implementação do projeto, ao contribuir para o ordenamento das acessibilidades, melhoria das condições de acolhimento de veículos e enquadramento paisagístico das intervenções e permitir a concretização no terreno das disposições de planos de ordenamento territorial de âmbito local, regional e nacional, terá em geral um impacto positivo.”

RECAPE

Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

3. Descrição do Projeto de Execução

O Projeto de Execução compreende cinco componentes de intervenção:

- Ilha Barreira de Faro;
- Ponte;
- Plataforma/Aterro;
- Via de Acesso e Passadiço;
- Estacionamento.

O projeto inclui a reestruturação do acesso viário à Praia de Faro, com a melhoria da acessibilidade à Ilha de Faro, através da execução de um passadiço que cria condições para a acessibilidade pedonal e ciclável e do condicionamento do acesso automóvel à Ilha de Faro, procurando-se em paralelo restabelecer a circulação de água nos esteiros com a introdução de duas passagens hidráulicas.

Ilha Barreira de Faro

A intervenção na Ilha Barreira de Faro (ver Figura 2) tem por objetivo definir uma área para paragem de transportes públicos, destinada à tomada e largada de passageiros, tendo-se proposto ainda otimizar o espaço de forma a facilitar as circulações, atribuindo maior coerência à localização deste ponto de paragem.



Figura 2 (Fonte RECAPE)

A circulação de autocarros será feita num circuito, semelhante à circulação em rotunda, para a qual dispõem de uma faixa reservada, em que poderão parar para tomada e largada de passageiros, sem causar congestionamento ou perturbação.

A circulação automóvel a partir da entrada da Ilha manterá as duas opções de destino atuais, através de bifurcação. Para sair da Ilha, a circulação automóvel será regulada através de sinalética vertical luminosa, de forma a controlar a alternância de sentidos de circulação na ponte de acesso à praia de Faro.

Relativamente às vias pedonal e ciclável, procurou-se evitar cruzamentos desnecessários, assumido o passeio pedonal maiores dimensões que a via ciclável.

Ponte

A nova ponte de ligação à praia de Faro tem um traçado retilíneo e em toda a sua extensão a circulação rodoviária far-se-á apenas num sentido, de forma alternada, sendo regulada por sinalização luminosa a prever, a montante e jusante da mesma. Pretende-se com esta nova ponte, possibilitar, em simultâneo, a circulação viária, pedonal e ciclável.

Os traçados em planta e perfil adotados para a ponte, encontram-se profundamente limitados pelas condições existentes e a manter, quer a montante na plataforma intermédia, quer a jusante, na zona de chegada à praia de Faro. Por este motivo, a ponte apresenta, em planta, uma diretriz reta, constituindo um único alinhamento reto (Figura 3).

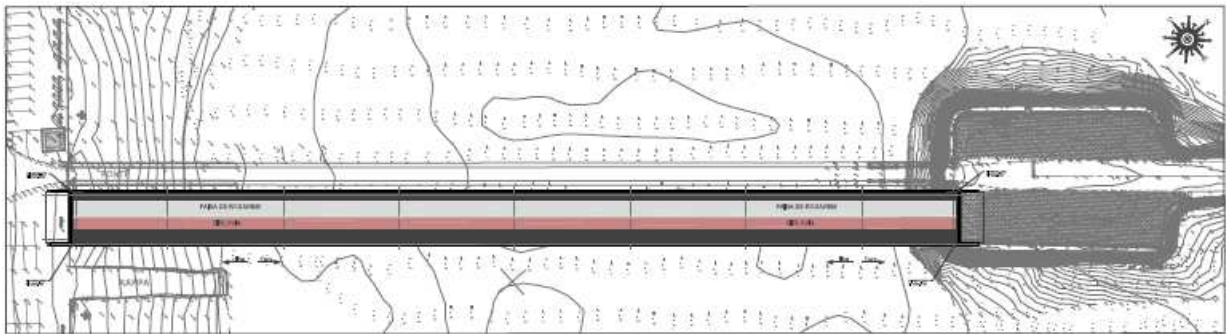


Figura 3 (Fonte: RECAPE)

Conjuntamente, foi definido um perfil longitudinal de pendente nula, para que a inclinação longitudinal da ponte seja constante e igual a zero (Figura 4). Sendo que a necessária drenagem pluvial, será conseguida mediante a inclinação transversal a garantir.

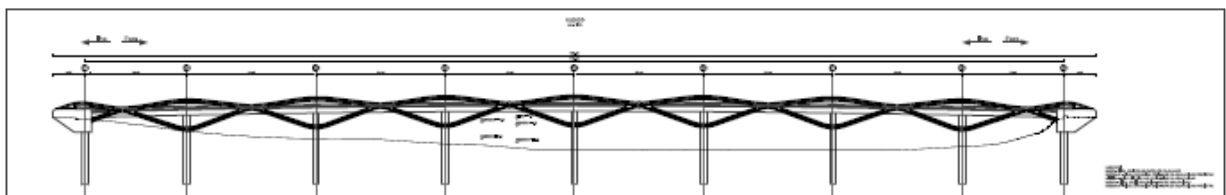


Figura 4 (Fonte: RECAPE)

A atual ponte que faz a passagem para a Ilha de Faro será demolida após a conclusão da nova ponte. O método de demolição será por corte com serra de disco diamantado e fio diamantado, constituído por um cabo de aço diamantado. Este método de demolição possibilita um corte fácil do betão armado apresentando um alto rendimento e grande precisão. Permite o corte por blocos bem definidos, o que possibilita que estes sejam movidos e transportados como peças em condições de segurança, podendo ser posteriormente desfragmentados noutra local escolhido para o efeito.

Este método tem como grande vantagem a redução muito significativa ou mesmo nula de fragmentos e detritos no local de demolição, além de ser um método praticamente silencioso, não provocando vibrações nem poeiras.

Plataforma / Aterro

A plataforma intermédia revela-se de elevada importância, pois será neste local que os veículos ficarão em espera, quando se estiver a processar o movimento viário, de atravessamento, proveniente da praia de Faro.

Na zona de ligação das duas vias da plataforma à via de acesso, prevê-se uma pequena zona de aprovisionamento, na qual os veículos poderão ficar imobilizados, sem perturbar a restante circulação rodoviária. Por forma a dar continuidade aos circuitos de circulação pedonal e ciclável, é prevista a integração das respetivas vias, nas condições anteriormente discriminadas.

Com o intuito de promover um maior enquadramento paisagístico, prevê-se também a execução de uma zona verde (Figura 5).



Figura 5 (Fonte RECAPE)

Os traçados em planta e perfil adotados para a plataforma intermédia são os considerados adequados à transição entre a via existente e a manter e a nova ponte. No que diz respeito à diretriz, esta apresenta duas curvas circulares em planta, as quais permitem uma configuração geométrica capaz de promover o espaço necessário para os veículos se encontrarem em espera numa via com uma largura perfeitamente adequada ao efeito.

Relativamente ao perfil longitudinal, revelou-se necessário conjugar as cotas existentes a manter a montante, conforme descrito anteriormente, bem como a nova cota de implantação da ponte. Para o efeito procedeu-se à definição de uma rasante, capaz de integrar todos estes elementos, potenciando o máximo aproveitamento da atual situação existente. Importa referir que a drenagem das águas superficiais será conseguida à custa da inclinação transversal a que a plataforma deverá respeitar.

Via de Acesso e Passadiço

A via de acesso tem uma extensão aproximada de 630m, a qual irá manter as atuais condições. Contudo, de modo a melhorar as condições de acessibilidade pedonal à praia de Faro, prevê-se a execução de um percurso pedonal principal, ao longo desta via, através da construção de um passadiço em estrutura de madeira, que incluirá também uma ciclovia. Esta estrutura localizar-se-á a nascente da via de acesso (Figura 6).

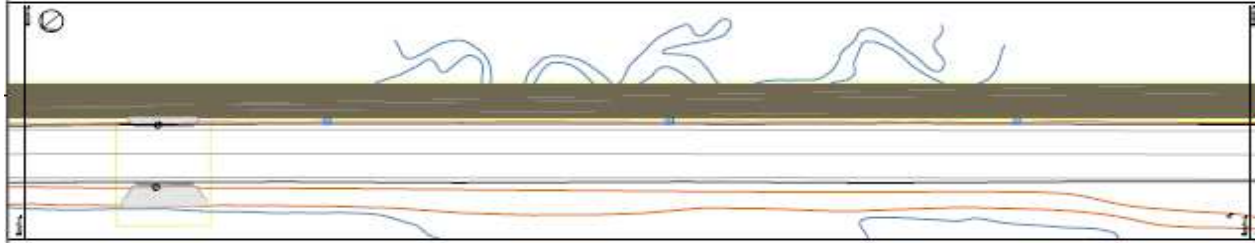


Figura 6 (Fonte RECAPE)

Relativamente à estrutura viária da Via de Acesso não se prevê a execução de outros trabalhos para além da manutenção das características existentes e a construção de duas passagens hidráulicas, minimizando as intervenções na envolvente.

Fundamentalmente, as intervenções neste troço contemplam a criação de um novo percurso pedonal, até então inexistente, bem como trabalhos pontuais ao nível da sinalização e outros, considerados necessários para a correta compatibilização com as zonas contíguas das duas passagens hidráulicas que irão permitir a circulação da água e maior fluidez das marés, nesta zona do sapal.

Parque de Estacionamento

Esta ação contempla as rotundas exteriores e o parque de estacionamento de elevadas dimensões, tendo-se optado pela máxima integração na envolvente, atendendo não apenas ao extrato natural, mas também procurando compatibilizar com os arruamentos contíguos. A integração do parque de estacionamento requereu a melhoria significativa das condições de acessibilidade, dotando os arruamentos adjacentes de adequada capacidade para fazer face à procura futura. Neste sentido, a previsão de duas rotundas revelou-se imprescindível, funcionando como elementos reguladores por excelência da prática rodoviária expetável.

As opções atenderam à topografia existente no local, tendo em vista o facto de potenciar a sua integração e modelação, para que este se enquadrasse na envolvente. A conjugação entre os aspetos funcionais e estéticos foi uma constante, através de uma estruturação ordenada e índices de mobilidade internos elevados, para obter a capacidade máxima, 928 lugares, capaz de responder à procura futura. No seu interior foram previstos lugares de estacionamento de diversas tipologias, nomeadamente para veículos ligeiros, bem como para pessoas de mobilidade reduzida, mas também lugares de estacionamento específicos para veículos pesados. De realçar ainda a presença de um espaço que funcionará como gare para veículos de transporte coletivo de passageiros, que efetuarão a ligação entre o parque de estacionamento e a praia de Faro (Figura 7).

RECAPE

Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

Por forma a dar cumprimento às questões de drenagem das águas pluviais subjacentes a este tipo de infraestrutura, previu-se a aplicação de um revestimento permeável, para o parque de estacionamento.

A opção pela diferenciação de pavimentos entre as zonas de circulação e estacionamento de ligeiros e pesados, procura enfatizar as diferentes tipologias de tráfego em circulação e as solicitações que poderão induzir.

A articulação com o parque de estacionamento far-se-á através de uma nova rotunda, no seu extremo norte. As viaturas pesadas de passageiros, transporte público e autocarros turísticos terão um acesso único ao parque de estacionamento e os veículos ligeiros terão acesso por duas entradas, a poente e norte, e distribuem-se pelo parque através de vias com sentidos únicos, sendo a saída executada pela rotunda a norte.



Figura 7 (Fonte RECAPE)

4. Alterações do Anteprojecto para o Projecto de Execução

Existem grandes alterações do Anteprojecto para o Projecto de Execução, resultantes das questões colocadas na DIA, sintetizadas no quadro abaixo, sobretudo a nível do método construtivo adotado, bem como a nível da estrutura da ponte, em que o primeiro implica que algumas medidas de minimização não sejam aplicáveis e alterações a planos de monitorização constantes da DIA.

Quadro Síntese das Alterações

Zonas	Anteprojecto	Projecto de Execução
Ilha Barreira de Faro	A intervenção na Ilha Barreira de Faro inclui a criação de área para paragens de transporte público e a otimização do espaço de modo a facilitar a circulação: ▪ Circulação dos transportes públicos em circuito semelhante a rotunda; ▪ Acessibilidade pedonal em todas as direções da Ilha; ▪ Tráfego automóvel particular que acede à Ilha mantém as duas opções de destino através de bifurcação; ▪ Criação de zona verde central que enquadrará a fonte existente e oferecendo proteção visual à área de estacionamento adjacente.	A configuração da área em planta foi alterada através de um novo desenho do espaço, incluindo a criação de uma zona de estadia confinante com a praia lagunar. As funções anteriormente previstas para o espaço mantêm-se sensivelmente com a mesma lógica apesar de alterações na sua conceção: ▪ Estacionamento automóvel a poente do Posto de Controlo da G.N.R.; ▪ Estacionamento automóvel adjacente à rampa; ▪ Zona central de circulação viária; ▪ Zona de paragem de autocarro; ▪ Espaços verdes, mas muito mais reduzidos.
Ponte	O perfil longitudinal com início em curva vertical concava, passando a convexa e finalizando de novo com curva concava, com um tirante de ar a meio da ponte de cerca de 4 metros, vãos entre pilares com diferentes dimensões, com vista a permitir a navegabilidade de pequenas embarcações e a concordância com a plataforma de acesso e com o estacionamento na ilha. A construção da ponte compreende duas fases principais, com recurso à execução de dois aterros provisórios com 90 m de comprimento, criando-se uma península junto de cada um dos encontros (plataforma de acesso à Ilha), alternadamente, de forma a garantir uma secção de vazão de 90 m no canal do Ancão. A construção de parte da estrutura da ponte compreende várias etapas com a seguinte sequência: ▪ Execução do primeiro aterro a partir do encontro com a plataforma; ▪ Execução de parte das estacas da ponte, execução das estacas do encontro com a plataforma; ▪ Construção dos arcos inferiores, execução do tabuleiro (aplicação das carlingas, longarinas e vigas de travamento); ▪ Conclusão do encontro com a plataforma e execução do respetivo talude de proteção.	No perfil longitudinal verifica-se a alteração do espaçamento entre pilares, que passam a ser em menor número e equidistantes, permitindo a navegabilidade em diferentes pontos de canal. Também foi alterado o pendente longitudinal para zero, o que se reflete numa maior uniformidade da imagem da ponte. A modificação mais significativa do projeto da ponte relaciona-se com a alteração do seu método construtivo, deixando de se recorrer a aterros provisórios para a sua execução, passando a ser utilizadas plataformas flutuantes. Relativamente ao método construtivo, a primeira fase iniciar-se-á com a execução das estacas destinadas a sustentação da estrutura da nova ponte, com recurso a plataformas de trabalho para colocação e operação de equipamentos necessários à construção. As vigas carlingas serão betonadas com o recurso a plataformas de trabalho montadas nos pilares/estaca. Após execução dos elementos pilares/estaca e vigas carlingas, iniciar-se-á a montagem do tabuleiro da ponte, que será feita vão a vão, no sentido Faro – Ilha de Faro. Este processo construtivo será auxiliado por meios de elevação, através do recurso a uma grua telescópica. Concretizada toda a estrutura de suporte da ponte, iniciar-se-á o processo de montagem dos arcos.
Plataforma /Aterro	Aumento da Plataforma no lado Nascente, com uma zona de circulação pedonal em calçada de calcário, e do lado poente uma área ajardinada com prado de espécies autóctones.	A configuração da área em planta foi ligeiramente alterada, sendo as modificações mais importantes a criação de um ponto de paragem com sombra e a substituição do prado com espécies autóctones, anteriormente previsto, por revestimento em brita calcária.
Via de Acesso e Passadiço	A separação entre o pavimento de estacionamento e o passadiço pedonal será feito mediante um lancil de calcário e réguas de madeira. Estão previstas três passagens hidráulicas: duas na zona norte e uma na zona intermédia da via de acesso.	O remate do passadiço pedonal e ciclável com a zona do estacionamento tem uma ligação com configuração diferente. São previstas 2 passagens hidráulicas na via de acesso.
Parque de Estacionamento	O estacionamento está projetado em plataforma central, com 999 lugares, limitada a sul por talude natural junto ao sapal, com três acessos. O acesso pedonal de ligação ao passadiço será em saibro com ligante, ou equivalente.	O desenho do parque de estacionamento foi alterado, localizando-se mais afastado da zona alagável da laguna e do sapal, com 928 lugares. A ligação pedonal entre o parque de estacionamento e o acesso à praia de Faro é feita através de um passadiço em madeira.

RECAPE

Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

5. Pareceres das Entidades Consultadas

Face à especificidade do Projeto de Execução, foram consultadas entidades exteriores à CA, que se consideraram importantes para melhor documentar o parecer da comissão, nomeadamente:

Autoridade Nacional de Proteção Civil – ANPC

Aeroportos de Portugal, S.A. – ANA

Associação de Utentes da Praia de Faro - AUIPF

Capitania do Porto de Faro

Centro de Ciências do Mar - CCMAR Universidade do Algarve

Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve - DRAP Algarve

Direção Regional de Economia do Algarve – DRE Algarve

Docapesca Portos e Lotas, S.A. – (ex Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.)

Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. – LNEG

Turismo de Portugal, I.P.

Associação de Viveiristas e Mariscadores da Ria Formosa – VIVMAR

Das entidades consultadas, somente a ANA, a ANPC, a Capitania do Porto de Faro, a DRE, a DRAP e o LNEG emitiram parecer sobre o RECAPE em análise, cujos contributos se expõem resumidamente.

A **DRE Algarve**, considera que:

- *"No estaleiro irá instalar-se, pelo menos, um estaleiro industrial (a central de britagem para materiais sobrantes do desmonte dos pavimentos; desconhecem se irão instalar-se ou não centrais de betão betuminoso e/ou pronto ou se estes tipos de ligantes irão ser fornecidos por estabelecimentos exteriores);*
- *Face aos instrumentos de gestão territorial em vigor para o local do estaleiro não é permitido a localização de estabelecimentos industriais;*
- *Na DIA não há qualquer condicionante relativa ao licenciamento do(S) estabelecimento(S) industrial(is);*
- *O proponente tem de entregar um Plano para todas as ações a serem desenvolvidas em fase de obra, nomeadamente a Representação cartográfica de implantação do estaleiro (DIA 9ª condição do Capítulo "Outras condições para o licenciamento ou autorização do projeto."*

Sugere que "nessa representação cartográfica do estaleiro, devem ser implantados todos os estabelecimentos industriais de modo a ser possível o respetivo licenciamento, ainda que temporário."

A **DRAP Algarve** salienta que a consulta àquela entidade, resulta da alteração do método construtivo apresentado no RECAPE, relativamente ao método apresentado em fase de anteprojecto.

Considera que o RECAPE tem em linha de conta as recomendações e orientações definidas na DIA, emitida em 8 de novembro de 2013, e que são identificados os impactes nas fases de construção e exploração do projeto e respetivas medidas mitigadoras e de monitorização.

Salienta a elaboração do Plano de Gestão Ambiental (PGA), o que garante que durante a fase de construção da obra são implementadas as medidas de mitigação previstas no EIA, de entre as quais destaca a não utilização de solos abrangidos pela RAN para depósito de terras sobrantes, nem recolha de terras de empréstimo.

Conclui que *“nada tem a opor ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução dos projetos da Ponte de acesso à Praia de Faro e parque de estacionamento exterior, tal como se apresenta.”*

A **Capitania do Porto de Faro**, *“alerta para a necessidade de, relativamente ao assinalamento marítimo, ter-se em linha de conta o teor do Plano de Mobilidade e Ordenamento da Ria Formosa (PMORF), bem como a necessária delimitação e adequada sinalização dos canais de navegação, que implicam o envolvimento da Autoridade Marítima e do Instituto Hidrográfico no âmbito dos necessários pareceres técnicos de aviso à navegação.”*

Refere que *“em cenário de emergência e segurança, salienta a conveniência de prever o eventual envolvimento de meios marítimos em contexto de busca e salvamento bem como a evacuação, sob coordenação da Autoridade Marítima, sem prejuízo da adequada articulação com os serviços de Proteção Civil.”*

Relembra, ainda, *“em caso de poluição marítima, as competências e as capacidades das entidades envolvidas na sua prevenção e combate, no âmbito do Plano Mar Limpo, aprovado ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros nº 25/93, de 15 de abril.”*

Quanto à **ANA Aeroportos de Portugal, S.A.**, confirma a viabilidade da pretensão, devendo ser dado cumprimento, conforme já transmitido no seu parecer de 2011, aos seguintes aspetos:

“- Por forma a diminuir o impacto da construção, terão de ser substituídos os perfis metálicos e a pérgula do Parque de Estacionamento, por perfis pultrudidos em fibra de vidro e/ou resina, tal como utilizado na vedação que delimita a área aeroportuária da estrada;

- Deverá ser restringida a circulação de viaturas de grandes dimensões no acesso ao Parque de estacionamento.”

O **LNEG**, refere que a intervenção proposta afigura-se positiva no que respeita ao ordenamento do território, sendo os impactes negativos da nova estrutura, em comparação com a situação de referência, negligenciáveis.

Considera que o RECAPE contemplou as sugestões apresentadas no relatório efetuado por esta entidade e as alterações no método construtivo da ponte vão no sentido de minorar os impactes ambientais na fase de construção, pelo que emite parecer positivo.

A **ANPC** considera que as considerações que emitiu no âmbito da Avaliação de Impactes Ambiental do Anteprojeto, foram na sua generalidade referidas na DIA e no RECAPE, pelo que nada mais tem a referir.

6. Consulta Pública

A consulta pública decorreu durante 15 dias úteis, de 21 de agosto a 10 de setembro de 2014, tendo durante este período sido rececionadas três exposições apresentadas em anexo ao presente parecer, designadamente, Quercus, Aliança Cívica – Salvar Faro, Com Coração (CFG/SF) e Carlos Alberto Pereira Martins - Professor da Área de Estruturas da Universidade do Algarve, cujos contributos a seguir se resumem:

Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza

A Quercus considera que as alterações contempladas no RECAPE, nomeadamente a alteração do método de construção da ponte, em que se deixa de recorrer a aterros provisórios para a sua execução, a alteração do espaçamento entre pilares e a alteração da via de acesso entre o parque de estacionamento e a praia de Faro, a qual passará a ser feita através de um passadiço de madeira, minimizam os impactes previstos inicialmente, mas estes não deixam de ser irreversíveis.

Salienta que o EIA não contemplou outras alternativas a este projeto, incluindo a opção zero e considera fundamental a realização de um estudo que permita perceber qual é o real estado de conservação da atual ponte e se é possível a sua restauração.

A Quercus considera que esta obra vem no sentido contrário ao que deveriam ser as preocupações e as ações dos poderes públicos em matéria de defesa costeira, atendendo a que este projeto lhes parece ser incompatível com os cenários de adaptação às alterações climáticas, já que compromete os objetivos de renaturalização e de defesa da orla costeira, única forma de garantir a segurança futura dos aglomerados populacionais do interior da Ria Formosa atualmente protegidos pelas penínsulas arenosas e pelas ilhas-barreira, bem como a própria integridade do SIC.

Considera assim que a atual ponte poderia ser objeto de restauro, ficando a sua utilização restrita a peões, bicicletas, fornecimento de bens e serviços aos estabelecimentos comerciais e a veículos de emergência e dos serviços públicos, uma situação que criaria condições para reduzir a pressão existente sobre os ecossistemas dunares e para garantir o apoio público para o recuo e a deslocalização de pessoas e bens que exercem uma perturbação significativa sobre a primeira e única linha de defesa costeira do sistema lagunar. Esta solução permitiria implementar uma solução baseada na criação de um serviço de transporte coletivo de qualidade, contrariando tendências locais de uso de transporte individual ambientalmente insustentáveis, ainda para mais num contexto de uma área protegida.

Aliança Cívica – Salvar Faro, Com Coração (CFC/SF)

Refere em primeiro lugar a “Proibição” de acesso automóvel e o nº de lugares de estacionamento na Ilha, considerando que terá que ser feito um estudo técnico-científico e tomada uma decisão pelos órgãos legalmente competentes (incluindo a Câmara e Assembleia Municipal) sobre qual a carga (número) de viaturas que podem estacionar e que será em função disso que se decidirão questões técnicas sobre o número de faixas da ponte, circulação, controlos e sinaléticas.

Considera que só se justificará uma nova ponte com custos significativos como a prevista se fossem garantidas duas faixas exclusivas para trânsito automóvel.

Carlos Alberto Pereira Martins

Vem participar neste processo na qualidade de Especialista em Estruturas pela Ordem dos Engenheiros e Professor da Área de Estruturas da Universidade do Algarve, além de ser natural de Faro e utilizador desde sempre da praia de Faro.

Refere-se à CCDR Algarve, demonstrando desconhecimento de que esta é a autoridade de AIA, pelo que refere que a sua participação na consulta pública do EIA, em fase de Anteprojecto, não foi encaminhada para a Agência Portuguesa do Ambiente e que *a” CCDR-Algarve fez um trabalho de retalho e tampão, impedindo que a informação que podia ser relevante seguisse para os decisores.”*

Considera assim que:

- O acesso à praia de Faro, num futuro próximo, passará a ser apenas para moradores e veículos autorizados;
- A ponte impede a passagem de embarcações na maior parte do tempo;
- Os arcos da ponte passam a ser meramente decorativos;
- A ponte já começa a ficar mais cara do que o previsto.

7. Apreciação Global do Projeto de Execução

A estrutura do RECAPE em avaliação enquadra-se na legislação em vigor sobre esta matéria, nomeadamente, no Anexo IV, da Portaria nº 330/2001, de 2 de abril.

Em termos de conteúdo a CA solicitou esclarecimentos ao nível do método construtivo adotado e das medidas de minimização que já não são aplicáveis face à alteração do referido método. Foi também solicitada a reformulação do Resumo Não Técnico.

Estes elementos deram origem a uma Adenda ao Relatório Técnico e outra Adenda ao Resumo Não Técnico, ambas, datados de agosto de 2014.

Os elementos do projeto de execução apresentados, são suficientes para a sua compreensão (plantas e perfis transversais e longitudinais). São igualmente apresentadas cláusulas técnicas, abarcando um conjunto de procedimentos a respeitar pelo empreiteiro que detalham exigências/condicionantes na

execução da obra, instalação de estaleiros, sinalização, fiscalização, etc, que se consideram corretas, decorrendo estas em grande parte de disposições da DIA.

É apresentada uma relação entre as componentes da intervenção e os impactos daí resultantes, tendo-se efetuado uma reapreciação dos impactos mais significativos, nomeadamente nos sistemas ecológicos e na hidrologia, sendo igualmente analisadas as condicionantes/exigências da DIA. As respostas/garantias de cumprimento de muitas destas exigências são remetidas para a fase subsequente de execução do projeto, pelo que será necessário assegurar que as diferentes vertentes de fiscalização da obra resultem de forma totalmente eficaz.

8. Verificação da Conformidade do Projeto de Execução com a DIA

Relativamente à DIA foram estabelecidas Condicionantes, algumas gerais e outras específicas devido ao método construtivo em causa, Elementos a Incluir no RECAPE, Medidas de Minimização e diretrizes para os Planos de Monitorização, a definir em fase de Projeto de Execução.

8.1. "Condicionantes" da DIA

Foi dado cumprimento às Condicionantes incluídas na DIA, que se aplicam ao projeto em análise.

8.2. "Elementos a entregar em fase prévia ao RECAPE estabelecidos na DIA:"

"Ecologia, fauna e flora

Atendendo aos riscos de ocorrência de impactos significativos no ecossistema, nomeadamente devido a alterações no hidrodinamismo no esteiro do Ancão, considera-se que o projeto deverá englobar um plano de monitorização das comunidades biológicas existentes na sua área de influência, com o qual seja possível acompanhar qualquer alteração significativa a este nível."

Com as alterações efetuadas ao método construtivo da ponte, sendo abandonados os aterros provisórios no esteiro do Ancão, não são previsíveis alterações significativas no hidrodinamismo natural desta área, com eventual exceção para alterações pontuais localizadas na área direta de intervenção. Neste seguimento foram efetuadas alterações significativas ao nível da exigência do Plano de Monitorização, já aprovado pelo ICNF, embora com condicionantes.

"Este plano de monitorização deverá ser elaborado e aprovado previamente à fase de RECAPE, já que o mesmo deverá incluir uma fase de recolha de dados previamente ao início da obra, que permita compreender os ciclos biológicos das espécies existentes na área. Este plano de monitorização da obra deverá, previamente à construção e ao longo da fase de construção contemplar as comunidades bentónicas (invertebrados), a ictiofauna (peixes), incluindo os signatídeos (cavalos marinhos) e as pradarias marinhas, com locais de amostragem que cubram a área de afetação do projeto."

O Plano de Monitorização apresentado previamente ao presente RECAPE, após a revisão devido à alteração do método construtivo, continua a apresentar alguns aspetos metodológicos que não permitem uma correta análise das eventuais variações ecológicas que poderão vir a decorrer, em resultado da implementação do projeto.

8.3. "Elementos a incluir no RECAPE:"

Para além de todos os dados e informações necessários à verificação do cumprimento das condicionantes, das medidas de minimização e dos planos de monitorização e acompanhamento, o RECAPE deve ainda integrar os seguintes elementos:

"Projeto de execução

1. Apresentar os elementos que se encontram em falta ao nível das peças desenhadas (plantas, cortes e alçados), nomeadamente a omissão de elementos em alçado e em corte. As carlingas não se encontram representadas nos alçados, as vigas de travamento só estão representadas em planta, sendo que aparentam desenvolverem-se entre arcos e em "X". Não é referida a seção e o material destes elementos, nem como se procederá à sua ligação aos arcos. As vigas de fundação, tanto aparecem representadas ligando as cabeças das estacas, como aparecem ligando os arcos. Os desenhos "fotorrealistas" apresentam a omissão de todos os elementos estruturais supramencionados (carlingas, vigas de travamento e vigas de fundação), o que claramente altera significativamente a imagem apresentada."

O Projeto de Execução apresenta peças desenhadas com todos os elementos constituintes da estrutura da ponte, bem como plantas corte e alçados de todas as intervenções e construções previstas, pelo que se considera que foi dado cumprimento a este elemento.

"Método construtivo dos aterros

Tendo em conta as lacunas de informação encontradas no EIA relativas aos impactos gerados pelo método construtivo assente na implantação de aterros provisórios, em especial no que respeita a fatores de risco e segurança para a ponte existente e margens do canal do Ancão, deverão ser apresentados os seguintes elementos: pontos 2. a 11. da DIA."

Face à alteração do método construtivo adotado em Projeto de Execução, com recurso a plataformas flutuantes em alternativa aos aterros provisórios, os elementos solicitados na DIA não se aplicam nem justificam.

"Carecem ainda de fundamentação mais consistente as seguintes questões relativas ao método construtivo proposto para a nova ponte:

12. Rever o sistema de drenagem do tabuleiro da ponte, em virtude da previsível acumulação de areias;

De acordo com a Memória Descritiva e Justificativa da Estrutura da Obra de Arte, o tabuleiro da ponte, tem uma inclinação transversal de 2.5% do eixo para as bermas. O sistema de drenagem foi concebido de forma a que as águas caídas diretamente sobre o tabuleiro sejam escoadas de modo a evitar que se formem lençóis de água que afetem quer a conservação quer a circulação rodoviária. O escoamento das águas do tabuleiro faz-se a partir de sumidouros colocados nas duas bermas com espaçamento longitudinal de cerca de 17 m, de forma a garantir uma maior eficiência no escoamento das águas sobre o tabuleiro e facilitar a manutenção e limpeza em situação de acumulação de areias sobre o tabuleiro.

Considera-se que foi dado cumprimento a este elemento.

RECAPE

Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

13. Rever o projeto das passagens hidráulicas no aterro de acesso à ponte, tendo em consideração, nomeadamente:

- a) **As passagens hidráulicas devem ser implantadas nas zonas mais profundas dos canais, de modo a maximizar o caudal escoado, nem que isso conduza a um ligeiro aumento do comprimento longitudinal das passagens;**
- b) **Realizar um levantamento batimétrico completo na zona das passagens hidráulicas. Reforça-se a importância da determinação das cotas de implantação ocorrer previamente à fase de execução, uma vez que o cálculo do caudal escoado e respetiva eficiência das passagens depende dessa cota;**
- c) **As cotas de implantação das PH não deverão ser inferiores às cotas batimétricas de modo a evitar assoreamento e possível colmatação das PH;**
- d) **Justificar devidamente se o número de passagens hidráulicas e as dimensões propostas são suficientes para garantir o escoamento de um caudal equivalente ao que circularia na zona mais profunda dos canais se não existisse aterro, com o objetivo de restabelecer a circulação de água nos esteiros;**
- e) **Ponderar a realização de dragagens nas zonas de implantação das passagens de modo a aumentar a eficácia das mesmas;**
- f) **Avaliar se se justifica a execução de alguma pendente nas passagens hidráulicas.”**

O Projeto de Execução das Passagens Hidráulicas teve em consideração a generalidade das questões acima referidas. Assim, foi realizado um levantamento batimétrico durante agosto de 2013 e os estudos específicos para a execução do projeto tiveram em conta a avaliação de cotas que resultou do levantamento batimétrico.

As passagens hidráulicas foram implantadas nas zonas mais profundas dos canais, e foram também definidas as respetivas cotas de implantação. Estas cotas foram estabelecidas ao nível da parte superior da batimetria, para que se minimizassem os assoreamentos. Em função das cotas batimétricas no local das passagens hidráulicas, foi considerada uma pendente, que corresponde a um desnível de 30 cm, descendente no sentido do lado nascente do aterro para o lado poente do aterro.

As dimensões das secções das passagens hidráulicas foram ligeiramente alteradas, mantendo a capacidade de vazão, estimada em 10 m³/s, para cada secção de 3 x 1 m². Esta secção foi adotada três vezes. Duas vezes na parte superior do acesso (PH2), com uma capacidade de vazão de 20 m³/s e uma vez na parte intermédia (PH1), com uma capacidade de 10 m³/s, adicionando-se assim 30 m³/s de capacidade de vazão à que já existe sob a ponte do Esteiro do Ancão.

De acordo com a indicação da DIA, em fase de exploração, salienta-se apenas a necessidade de realizar a manutenção geral e o eventual desassoreamento das passagens hidráulicas, de forma a assegurar o bom funcionamento das mesmas e promover uma adequada circulação geral.

Assim, considera-se correto o procedimento levado a cabo para a definição das dimensões, localização e características das passagens hidráulicas a implantar na Via de Acesso à praia, pelo que foi dado cumprimento a este elemento.

“Estacionamento

14. Definir um percurso sobrelevado, em passadiço, prolongando-o até ao limite sudeste do estacionamento, em alternativa ao percurso proposto executado sobre aterro, para acesso

RECAPE

Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

do parque (além da função de acessibilidade cumpriria uma função de percurso panorâmico associado ao sapal)."

No âmbito do Projeto de Execução foi definido um percurso sobrelevado, em passadiço, entre o limite do Parque de Estacionamento e a Plataforma/Aterro, em alternativa ao percurso anteriormente proposto a executar sobre aterro.

O Passadiço proposto desenvolve-se distintamente em dois troços:

- Entre o Parque de Estacionamento e a estrada, sobre a zona naturalizada com vegetação (passadiço tipo 2), com 2,25m de largura e constituído por pórticos com 2 estacas ligadas por vigas duplas sobre as quais apoiam longarinas. O deck e as guardas serão em madeira;
- Ao longo da estrada, entre o anterior troço e a Plataforma/Aterro (passadiço tipo 1), com largura de 4,25 m e constituído por pórticos com três estacas ligadas por vigas duplas sobre as quais se apoiam longarinas, que suportam o deck. O deck e as guardas serão em madeira.

Considera-se que foi dado cumprimento a este elemento.

"Geologia e geomorfologia"

15. Caracterização local do tipo de solos e o seu potencial de liquefação, aspeto relevante para o dimensionamento das infraestruturas. O projeto das estruturas a construir deverá ter em consideração o dimensionamento das componentes estruturais necessárias para responder à ação de um sismo, e o potencial efeito de dissipação ou amplificação do sinal sísmico no atravessamento dos solos onde assentam as infraestruturas, designados como "efeitos locais".

A caracterização local do tipo de solos e o seu potencial de liquefação foram abordados num Estudo Geológico e Geotécnico realizado em junho de 2013, constante no RECAPE, que teve como objetivo a caracterização geológico-geotécnica dos terrenos intersetados pela fundação das diferentes estruturas afetas à empreitada.

Da análise efetuada conclui-se na Memória Descritiva que a campanha de prospeção efetuada recolheu informação que permitiu efetuar de forma preliminar a caracterização do ambiente geotécnico e o dimensionamento das fundações. No entanto, considera-se que esta informação é apenas preliminar e que a realização de apenas três furos de sondagem na zona da ponte, afastados entre si de 80 a 90 metros, é insuficiente para uma caracterização completa do terreno de fundação e para a realização do projeto de execução das fundações da nova ponte da praia de Faro com os níveis de detalhe, economia e segurança adequados.

No contexto referido, é recomendado que seja efetuada uma campanha de prospeção suplementar com a realização de pelo menos um furo de sondagem, com realização de ensaios SPT em cada alinhamento transversal de estacas e com a realização de ensaios laboratoriais em amostras recolhidas nos furos de sondagem (ensaios de identificação, ensaios triaxiais drenados e análises químicas da água). O dimensionamento das estacas de fundação deverá ser adaptado em função dos resultados assim obtidos.

Deverão ser também previstos ensaios de carga vertical e horizontal em estacas à escala real. Quanto ao Passadiço, o respetivo projeto de estabilidade teve em consideração no seu dimensionamento as ações de cálculo constantes do Regulamento de Segurança e Ações para Estruturas dos Edifícios e Pontes (RSAEEP).

"Transportes e mobilidade"

16. Especificar a nova política de gestão do estacionamento dentro da praia de Faro, questão fundamental para se determinar o volume de procura (por modo de transporte) e a distribuição ao longo do dia.

17. Quantificar o número de passageiros transportados pelos barcos, autocarros da carreira regular e táxis. Para além destes passageiros seria importante quantificar os autocarros de turismo que frequentemente visitam a praia e que justificam a afetação de 9 lugares no futuro parque de estacionamento exterior."

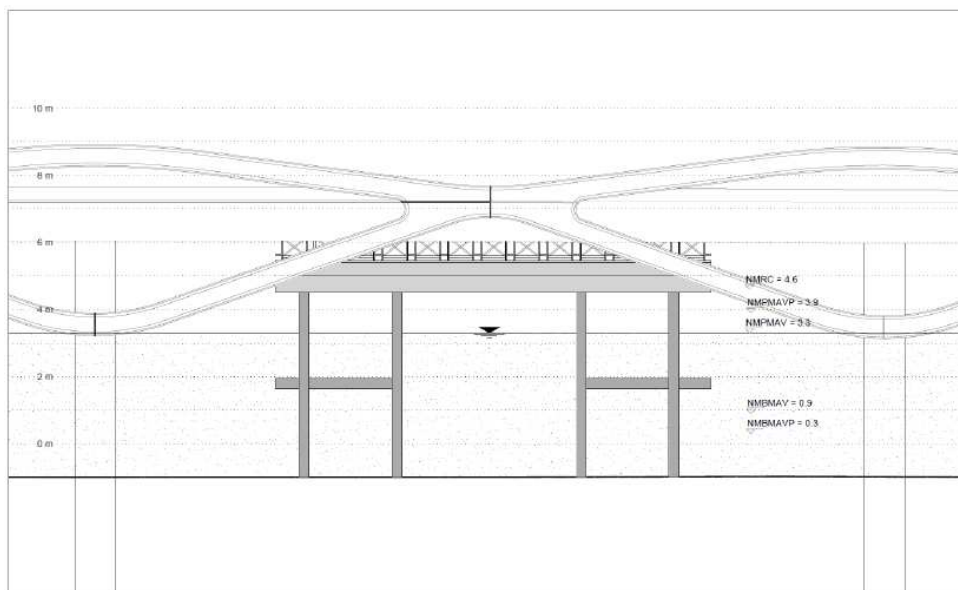
O relatório fundamenta a resposta a esta questão no Estudo de Mobilidade Interurbana "Algarve Central" (DHV, 2012) e no Plano de Pormenor da Praia de Faro, em elaboração.

Face aos dados apresentados, considera-se que foi dado cumprimento a este elemento.

"Navegação"

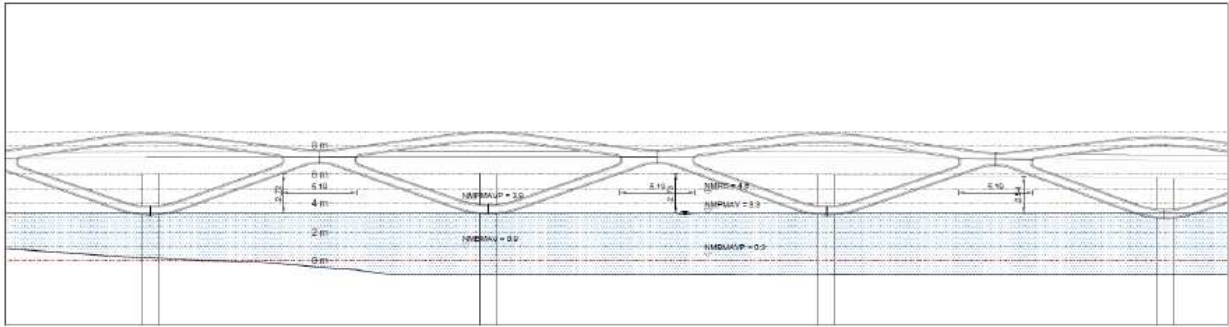
18. Determinar com exactidão as alterações que se irão verificar ao nível da navegação, uma vez que a manutenção da capacidade de navegação é fundamental para o transporte de equipamentos necessários a eventuais ações de manutenção do sistema lagunar, bem como para atividades correntes na ria, tais como a pesca/aquacultura e a náutica de recreio."

No que se refere às condições de navegação, foi adotado um tirante de ar que permite melhorar as atuais condições de navegação sob a ponte, quando comparado com a ponte existente.



Sobreposição esquemática da ponte existente e da ponte nova

Segundo o RECAPE, a nova ponte apresenta um tirante de ar maior do que a ponte existente, oferecendo melhores condições de navegabilidade, em vários vãos entre pilares.



Condições de navegabilidade sob a nova ponte e possibilidade por diversos vãos

Não obstante a nova ponte apresentar um tirante de ar maior do que a ponte existente, oferecendo melhores condições de navegabilidade, o projetista considera que a configuração e traçado final da Obra de Arte deverá ser novamente reavaliada pelas Entidades competentes sobre estes assuntos com o intuito de emitir um novo parecer que viabilize a Obra de Arte.

Considera-se que, desta forma, foi dado cumprimento a este elemento.

"Recursos hídricos

19. Deverão ser reavaliados os impactes decorrentes da alteração do regime de correntes pela implantação dos aterros, com uma metodologia mais consolidada do ponto de vista quantitativo."

Face à alteração do método construtivo, sem recurso a aterros temporários, esta medida já não tem aplicação.

"20. Terão que ser definidas medidas de salvaguarda para os viveiros de bivalves, no que respeita à qualidade da água e a alterações de regime hidrológico. Deverão igualmente ser introduzidas medidas de proteção ao areal da margem oeste do canal nas imediações da zona de intervenção."

Face à alteração do método construtivo, sem recurso a aterros temporários, esta medida já não tem aplicação.

"21. Elaborar um plano de segurança e emergência que defina as ações e as medidas a desenvolver no caso de se verificar um acidente, com a introdução de substâncias contaminantes nos solos."

O Projeto de Execução prevê no Caderno de Encargos, no volume "Condições Técnicas Especiais Gerais", no capítulo "2. Medidas Cautelares", que deverá ser implementado o Plano de Segurança e Emergência que define as ações e as medidas a desenvolver no caso de se verificar um acidente, com a introdução de substâncias contaminantes nos solos.

Considera-se que foi dado cumprimento a este elemento.

"Ecologia, fauna e flora"

22. Avaliar os prováveis impactes do possível assoreamento de áreas de habitats relevantes, como sejam as pradarias de fanerogâmicas, ou áreas de viveiros de bivalves."

As alterações estabelecidas no que concerne ao método construtivo da ponte, mais concretamente a abdicação do recurso a aterros provisórios, leva a que impactes anteriormente identificados deixem de se produzir ou sejam muito menos expressivos, estando neste âmbito os impactes relacionados com o assoreamento de áreas de habitats relevantes como as pradarias de fanerogâmicas marinhas e as áreas de viveiros de bivalves.

Assim, esta medida perdeu importância pelo que se considera que foi dado cumprimento a este elemento.

"23. Definir medidas cautelares relativas à zona de sapal e de viveiros, identificando mediante levantamento rigoroso da situação atual quais as áreas a não intervir e a proteger e restringindo os aterros e escavações à área estritamente necessária."

Com a alteração do método construtivo, sem recurso a aterros temporários, esta medida grande parte do seu significado, o que associado também às alterações do parque de estacionamento exterior, garante a salvaguarda das áreas de sapal e de viveiros. Considera-se assim que foi dado cumprimento a este elemento da DIA.

"Paisagem"

24. Apresentação de um Plano de Requalificação/Recuperação e Integração Paisagística."

O Projeto de Execução integra um Projeto de Arquitetura Paisagista, que contempla intervenções de requalificação/ recuperação e integração paisagística das ações na Plataforma/Aterro, Via de Acesso e Parque de Estacionamento, pelo que se considera que foi dado cumprimento a este elemento.

"25. Apresentação de um Plano de Desativação da obra."

O Plano de Desativação da Obra foi entendido pelo proponente como a remoção dos estaleiro, pelo que esta ação se reflete no Plano de Arquitetura Paisagista. De igual modo este aspeto está referido na Condições Técnicas Especiais, do Caderno de Encargos, pelo que foi dado cumprimento a este elemento.

"Socioeconomia"

26. Quantificar a população residente na Praia de Faro, a expressão da segunda habitação, a capacidade hoteleira atualmente existente e o número de restaurantes e cafés da praia."

De acordo com os resultados dos Censos 2011, do INE, a população residente na praia de Faro totaliza 245 pessoas, concentradas sobretudo no troço nascente do núcleo edificado (204 habitantes, 83% do total). É também nesse troço que se localiza a maior parte (277) dos 421 alojamentos familiares que, por seu turno, são ocupados como residência secundária em 66,3%, ou seja, em dois terços dos casos. É de notar que as residências com uso sazonal ou secundário são mais abundantes no troço

RECAPE

Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

poente (83,3%) face ao nascente (57,4%), notando que é neste último que se localiza o núcleo edificado mais antigo da praia de Faro, ocupado pelos «pioneiros» e seus descendentes.

Na praia de Faro existem apenas duas unidades turísticas: o Hotel Aeromar, que confronta a nascente com o acesso rodoviário à Ilha e que tem uma capacidade de 23 quartos, e os Apartamentos Barracuda, localizados também no troço nascente (junto ao clube náutico), com um total de 6 apartamentos nas tipologias T1 e T2. Existe, ainda, um designado “parque de campismo municipal”, com capacidade referenciada para cerca de 1.200 pessoas, a desativar no âmbito do processo de implementação do Plano de Pormenor da Praia de Faro que está em fase final de aprovação.

Considera-se, desta forma, que foi dado cumprimento a este elemento.

“27. Estimar a rentabilidade económica dos viveiros.”

Os cerca de 5,4 hectares de viveiros existentes numa faixa de 500 m em torno da área de intervenção do projeto, tendo em conta o substrato que ocorre naturalmente e as boas práticas aplicáveis em viveiros, apresentam grande probabilidade de terem, de um modo geral, substrato vaso-arenoso. Num cenário mediano de densidade de plantação (260 indivíduos por metro quadrado), o rendimento semestral deverá ascender, assim, a cerca de 700 gramas por metro quadrado. Ou seja, os viveiros localizados na envolvente do projeto deverão produzir cerca de 38 toneladas ($\approx 700 \times 54000 \times 10^{-6}$) de amêijoia-boia por semestre, podendo o rendimento anual ultrapassar as 70 toneladas.

O valor de mercado, com IVA incluído à taxa reduzida de 6%, da amêijoia-boia é de aproximadamente 15 euros por kg. As cerca de 70 toneladas que a envolvente ao projeto poderá produzir por ano podem, assim, valer cerca de um milhão de euros ($\approx 15 \times 70000 / 1.06$) ao nível do consumidor final. No entanto, parte deste valor incorpora as margens comerciais de grossistas e retalhistas bem como os custos de depuração, embalagem, refrigeração e transporte dos bivalves. A rentabilidade dos produtores deverá, pois, ser bastante menor, não apenas por via da incorporação dessas componentes, mas também por internalização dos respetivos custos fixos e variáveis.

Considera-se, desta forma, que foi dado cumprimento a este elemento.

“28. Calcular a capacidade de carga da praia, identificar o número provável de veraneantes que a usufruem, e que tipo de infraestruturas/ equipamentos utilizam.”

O Relatório dá resposta a este ponto com base nos dados que constam dos trabalhos de caracterização e fundamentação da proposta do Plano de Pormenor da Praia de Faro, conjugados com referências a dados estatísticos (dados fornecidos pelos Censos 2011, do INE).

Considera-se que foi dado cumprimento a este elemento.

“Património arqueológico, arquitetónico e etnográfico

29. Realização do Plano de Salvamento dos Vestígios Arqueológicos reconhecidos, nomeadamente a prospeção sistemática das áreas não prospetadas devido à baixa

RECAPE

Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

visibilidade do terreno e a realização de quatro sondagens mecânicas de diagnóstico no sítio de Esteiro Baião numa área de 80m² numa localização previamente acordada entre o Requerente e a Tutela.”

É apresentada uma justificação para a não realização de uma prospeção sistemática das áreas não prospetadas devido à baixa visibilidade do terreno. Assim, atendendo que a situação se mantém estes trabalhos deverão ser realizados durante a “fase de obra, imediatamente após a desmatagem das áreas a intervir”.

Foram realizadas as sondagens mecânicas de diagnóstico no sítio de Esteiro Baião, conforme o Relatório Final das Sondagens Arqueológicas que constitui o Anexo VIII, no Volume III do RECAPE, onde se verifica que “os materiais ocorrem exclusivamente à superfície, não se tendo identificado qualquer vestígio de contextos antrópicos conservados.”

“30. Proceder a uma caracterização arqueológica dos resultados obtidos nas sondagens geológicas previstas executar na elaboração do projeto de execução.”

Houve lugar a uma interpretação arqueológica dos resultados obtidos nas sondagens geológicas executadas para este Projeto, onde o objetivo destes trabalhos para além da problemática sobre a eventual ocupação paleolítica, também incidia sobre o património náutico, subaquático e paleoambiental que aí poderia estar preservado.

Considera-se, desta forma, que foi dado cumprimento a este elemento.

“31. A equipa de trabalho deverá ser previamente autorizada pela Tutela e integrar arqueólogos com uma experiência mínima de direção de 3 anos e consultar o Gabinete de Arqueologia da Autarquia.”

A equipa de trabalho foi previamente autorizada pela Tutela e integrou arqueólogos com a experiência indicada.

Foi dado conhecimento do início dos trabalhos arqueológicos ao Gabinete de Arqueologia da Autarquia, contudo não transparece uma efectiva articulação/ consulta ao arqueólogo da Autarquia sobre a implementação deste Projeto.

Considera-se que foi dado cumprimento a este elemento.

“Planos

32. Apresentar um plano de contingência para responder à eventualidade de colapso da ponte existente, ou impedimento de circulação naquela ponte.”

É referido no RECAPE que a metodologia proposta para o faseamento construtivo em Projeto de Execução, apresenta uma vantagem imediata que se relaciona com a eliminação do impacto na estrutura e fundações da ponte existente, uma vez que se eliminam ações diretas e impulsos. Assim, poderá adotar-se o plano de contingência que deverá existir pelas entidades camarárias e da proteção civil para esta situação específica, uma vez que a obra de arte em causa, de acordo com pareceres técnicos existentes, já se encontra com condicionalismos de passagem e circulação.

Considera-se, assim, que foi dado cumprimento a este elemento.

“33. Apresentação de um Plano de Requalificação/Recuperação e Integração Paisagística.”

Foi dado cumprimento a este elemento.

“34. Apresentar um Plano de Gestão de Resíduos.”

O RECAPE integra um Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) da obra. A elaboração e execução dos PPGRCD são da responsabilidade do Empreiteiro (aprovado e verificada a sua aplicação pelo Dono da Obra e Fiscalização), devendo assegurar os princípios dispostos no nº 3 do artigo 10º do Decreto-Lei nº 46/2008, de 12 de março.

Considera-se, desta forma, que foi dado cumprimento a este elemento.

“35. Elaborar um Plano de Gestão Ambiental (PGA), constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos das obras e identificação e pormenorização das medidas de minimização a implementar na fase da execução das obras, e respetiva calendarização.”

Foi apresentado em anexo ao RECAPE o Plano de Gestão Ambiental (PGA), onde se incluem as diretrizes para a gestão ambiental da obra e onde se definem os procedimentos e as medidas de minimização a aplicar durante a fase de obra. Em anexo a este documento encontram-se sistematizadas as medidas/ações que deverão ser implementadas pelo Empreiteiro e que, por um lado, são impostas pelos requisitos obrigatórios aplicáveis à obra e, por outro, previnem ou reduzem os impactos ambientais decorrentes dos aspetos ambientais significativos previamente identificados em sede do Procedimento de AIA, sem prejuízo de outras medidas de minimização ambiental que venham a ser solicitadas pela Fiscalização, Dono da Obra e entidades oficiais, durante o decorrer da Empreitada.

Para além das medidas constantes neste PGA, o Empreiteiro é também responsável por concretizar integralmente as medidas de minimização constantes na DIA que se apliquem, bem como quaisquer medidas ou ajustamentos que a Autoridade de AIA considere adequados para minimizar ou compensar significativos efeitos ambientais negativos, não previstos, ocorridos durante a fase de construção.

Considera-se que o RECAPE dá resposta às medidas de minimização da DIA, sendo estas contempladas no Plano de Gestão Ambiental da obra, a cumprir pelo Empreiteiro, pelo que foi dado cumprimento a este elemento.

9. "Outras Condições para o Licenciamento ou Autorização do Projeto"

Sócioeconomia

O novo método construtivo adotado, revela-se muito menos intrusivo no sistema lagunar, com interferências negativas pouco significativas, na hidrodinâmica, dispersão de partículas e perturbação de viveiros de moluscos bivalves.

Durante e depois das obras, qualquer que seja o sistema previsto de acesso à praia, não poderá por em causa a viabilidade económica das diversas atividades lúdicas que estão associadas ao turismo de praia e desporto, pelo que, antes da conclusão da ponte acessos e estacionamento devem ser operacionalizados os meios técnicos e humanos que permitam garantir o acesso eficaz e confortável a todas as zonas da praia.

Valores Ecológicos

O plano de monitorização de invertebrados bentónicos apresentado no relatório, deverá ser revisto no sentido das estações de amostragem apresentadas corresponderem a transeptos lineares perpendiculares ao desenvolvimento dos canais, ao invés de meros pontos de amostragem. Os transeptos permitirão detetar alterações que ocorram nas populações das diferentes batimetrias do canal, desde o ponto superior da margem até ao ponto de maior batimetria.

Deverá assim ser apresentada uma nova proposta de monitorização das populações de invertebrados bentónicos, sendo que a temporização das amostragens proposta deverá ser mantida.

Património

Na Fase de Construção, a medida 15 da DIA constante nas "Escavações e Movimentações de Terras" não reflecte a necessária articulação com os pressupostos definidos na medida 84 da DIA, relativas ao "Património Cultural", designadamente com a necessidade de um acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra. A redacção da medida de minimização 15 deve ser assim ajustada à medida 84. ou remeter para esta.

Justifica-se não se ter considerado a medida 85 face à "alteração do processo construtivo", contudo deve-se sempre proceder à monitorização do leito da ria na área da estrutura da ponte pelo que esta medida deve ser integrada, mas com a redacção ajustada, dado já não haver aterros temporários no método construtivo.

Integrar a medida de minimização adicional proposta em RECAPE para a fase de construção com a seguinte redacção: "Realizar trabalhos arqueológicos de prospecção sistemática de toda a área do projecto, com especial incidência sobre as áreas não prospetadas devido à baixa visibilidade".

Na Fase de exploração, as medidas de minimização 109. e 110. da DIA, devem ser ajustadas face aos resultados obtidos nas sondagens arqueológicas e face às alterações do método de construção da

ponte nos seguintes termos: "Sempre que se verificar a execução de escavação ou revolvimento de terras no parque de estacionamento exterior, bem como no âmbito de eventuais dragagens de manutenção ou num plano regular de dragagens, deve ser solicitado um parecer da Tutela do Património Cultural de forma a salvaguardar esses valores e onde podem ser definidas eventuais medidas de minimização, nomeadamente o acompanhamento arqueológico por uma equipa de arqueologia, previamente autorizada e que esteja dimensionada em relação à dinâmica e volume de trabalhos previstos realizar".

10. Medidas de Minimização da DIA Não Aplicáveis ao Projeto de Execução

Face à alteração do método construtivo da ponte, que minimiza e em alguns casos anula os impactes ambientais identificados na fase de Estudo Prévio, salientam-se as medidas de minimização constantes da DIA, que deixam de ser aplicáveis ao Projeto de Execução:

"53. A margem oposta ao aterro deve ser protegida contra a erosão, recorrendo a soluções facilmente reversíveis. Uma solução possível poderá passar pela colocação de blocos rochosos ou sacos de areia.

54. Após o término da fase de construção, e caso se conclua que as alterações provocadas são relevantes e interferem no funcionamento geral do canal e zonas limítrofes, o esteiro deverá ser intervencionado de forma a retomar a configuração existente anteriormente à construção da ponte. Nesta intervenção deverá haver limpeza das zonas onde ocorreu sedimentação durante a fase de construção e remoção das estruturas ou materiais usados para proteger as margens.

55. Os aterros devem ser executados com material de enrocamento, de forma a minimizar o efeito da turvação da água e do transporte sólido durante as fases de execução e remoção, bem como da sua erosão durante o tempo de permanência em obra.

56. Selecionar o fuso granulométrico e o peso dos blocos de material rochoso que devem ser selecionados de forma a minimizar o transporte sólido e o efeito erosivo gerado pela ondulação da água no esteiro.

57. Deverá garantir-se a proteção das margens do esteiro, imediatamente a montante e a jusante dos aterros provisórios, com a colocação de uma camada de enrocamento de proteção sobre uma tela geotêxtil, a desempenhar a função de separação e filtro."

Planos de Monitorização

Quanto aos Planos de Monitorização das Comunidades Bentónicas e da Qualidade da Água deverão ser efetuadas as seguintes alterações:

Plano de Monitorização das Comunidades Bentónicas

O Plano de Monitorização de Invertebrados Bentónicos apresentado no capítulo 5.3.3 do relatório deverá ser revisto no sentido das estações de amostragem apresentadas corresponderem a transeptos lineares perpendiculares ao desenvolvimento dos canais, ao invés de meros pontos de amostragem. Os transeptos permitirão detetar alterações que ocorram nas populações das diferentes batimetrias do canal, desde o ponto superior da margem até ao ponto de maior batimetria.

Plano de Monitorização da Qualidade da Água

O Plano de Monitorização da Qualidade da Água deverá ser devidamente adaptado, tendo presente as alterações do método construtivo. No RECAPE a programação temporal das amostragens está associada à implantação e remoção dos aterros provisórios anteriormente previstos.

11. Conclusões

O Anteprojeto da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior foi sujeito a procedimento de AIA, cujo proponente é a Sociedade Polis Litoral Ria Formosa S.A. – Sociedade para a Requalificação e Valorização da Ria Formosa.

Desta forma, a CA procedeu à avaliação das Condicionantes, dos Elementos a Apresentar Previamente ao RECAPE, dos Elementos a incluir no RECAPE, das Medidas de Minimização e Programas de Monitorização da DIA.

No Projeto de Execução foram efetuadas alterações ao Anteprojeto por forma a responder às solicitações e questões expressas na DIA.

Das alterações efetuadas realça-se o método construtivo da Ponte que deixou de recorrer a aterros provisórios, sendo o novo método realizado através de estacas para sustentação da estrutura da nova ponte com recurso a plataformas de trabalho para a colocação e operação do equipamento necessário à construção, revelando-se muito menos intrusivo no sistema lagunar, com interferências negativas pouco significativas, na hidrodinâmica, dispersão de partículas e perturbação de viveiros de moluscos bivalves.

É de referir que o RECAPE, tendo presente o método construtivo como num dos problemas centrais do projeto, deveria, na descrição do projeto de execução, ter desenvolvido bastante mais este assunto, para além da descrição apresentada, meramente sumária no que se refere ao processo de construção da ponte e sua justificação.

Nas alterações introduzidas ao Anteprojeto destaca-se ainda o afastamento do Parque de Estacionamento da zona alagável da laguna e do sapal o que evita aterros e plantações desnecessárias, sem qualquer contributo estético/funcional para o projeto, facilitando uma assimilação mais rápida do mesmo na paisagem envolvente.

As Medidas de Minimização incluídas na DIA foram consideradas pelo proponente e incluídas no Caderno de Encargos do Projeto de Execução e no Plano de Gestão Ambiental da Obra. Haverá no entanto, que proceder a algumas retificações identificadas neste Parecer.

Considera-se que foi dado cumprimento às condicionantes especificadas na DIA.

Quanto aos Planos de Monitorização, a CA propõe algumas alterações, ao nível dos Planos de Monitorização das Comunidades Bentónicas e Qualidade da Água.

O Plano de Monitorização apresentado previamente ao presente RECAPE, após a revisão devido à alteração do método construtivo, continua a apresentar alguns aspetos metodológicos que não permitem uma correta análise das eventuais variações ecológicas que poderão vir a decorrer, em resultado da implementação do projeto.

A DIA estabeleceu um conjunto de Elementos a incluir no RECAPE, em cuja análise se verificou que algumas medidas de minimização referentes ao património não foram incluídas no Caderno de Encargos da Obra, embora constem do Plano de Gestão Ambiental, tendo a CA identificado algumas alterações pontuais nas mesmas.

Deverão ser remetidos à Autoridade de AIA, em fase prévia ao início da obra, no âmbito dos fatores Ecologia, Património, Geologia e Geomorfologia e relativo ao Parque de estacionamento, os seguintes elementos:

Ecologia:

Deverá ser apresentada uma nova proposta de monitorização das populações de invertebrados bentónicos, mantendo a temporização das amostragens, a aprovar pela Autoridade de AIA, previamente ao início da obra, tendo em atenção que será necessário efetuar a primeira amostragem antes da obra iniciar.

Património:

As medidas de minimização propostas para o fator património arqueológico e cultural estão quase todas em conformidade com a relevância das ocorrências patrimoniais detetadas e com os pareceres oportunamente emitidos pela Tutela e demonstra-se na generalidade a conformidade de virem a ser executadas.

Todas as alterações propostas implicam ajustes ao Caderno de Encargos e a necessidade de serem consideradas no Plano de Gestão Ambiental, situação que não ocorre na íntegra. Assim, para além das que constam actualmente deve-se:

- Integrar na DCAPE a medida de minimização 29. da DIA, que foi proposta adiar e atendendo a que a situação se mantém propõe-se que estes trabalhos sejam realizados “em fase de obra, imediatamente após a desmatção das áreas a intervencionar”;
- Reformular os termos das medidas de minimização 15, 85 e 109/110 da DIA;
- Integrar todas as medidas de minimização indicadas na DIA no Caderno de Encargos, nomeadamente, devem constar as medidas 87, 88, 89 e 90 que foram consideradas no Plano de Gestão Ambiental.

Geologia e Geomorfologia

No âmbito da Geologia e Geomorfologia, deverá ser efetuada uma campanha de prospeção suplementar com a realização de pelo menos um furo de sondagem, com realização de ensaios SPT em cada alinhamento transversal de estacas e com a realização de ensaios laboratoriais em amostras recolhidas nos furos de sondagem (ensaios de identificação, ensaios triaxiais drenados e análises químicas da água).

O dimensionamento das estacas de fundação deverá ser adaptado em função dos resultados assim obtidos.

Deverão ser também previstos ensaios de carga vertical e horizontal em estacas à escala real. Quanto ao Passadiço, o respetivo projeto de estabilidade teve em consideração no seu dimensionamento as ações de cálculo constantes do Regulamento de Segurança e Ações para Estruturas dos Edifícios e Pontes (RSAEEP).

Parque de Estacionamento

Por forma a diminuir o impacto da construção, terão de ser substituídos os perfis metálicos e a pérgula do Parque de Estacionamento, por perfis pultrudidos em fibra de vidro e/ou resina, tal como utilizado na vedação que delimita a área aeroportuária da estrada.

Deverá ser restringida a circulação de viaturas de grandes dimensões no acesso ao Parque de estacionamento.

Face ao atrás exposto, a CA considera que o Projeto de Execução da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior cumprirá a DIA, desde que tidos em conta os aspetos acima referidos.

A Comissão de Avaliação,



Luísa Ramos



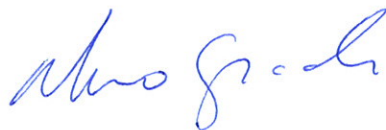
Conceição Calado

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve



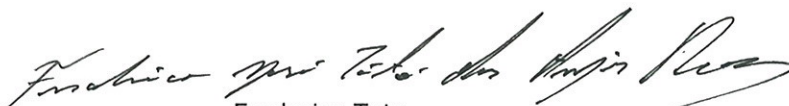
Alexandre Furtado

Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ Administração da Região Hidrográfica do Algarve



Nuno Grade

Instituto da Conservação da Natureza, I.P./ Departamento de Conservação da Natureza e das
Florestas do Sul



Frederico Tata

Direção Regional da Cultura do Algarve



Filipe Cunha

Câmara Municipal de Faro

Anexo
Pareceres das Entidades Consultadas

Maria José Nunes

De: Geral - CCDR Algarve <geral@ccdr-alg.pt>
Enviado: segunda-feira, 25 de Agosto de 2014 14:04
Para: Maria José Nunes
Assunto: FW: RECAPE da Ponte da Praia de Faro e Acessos à Praia de Faro e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior - Pedido de Parecer

De: (DREALG) Fernanda Oliveira [<mailto:foliva@drealg.min-economia.pt>]

Enviada: segunda-feira, 25 de Agosto de 2014 13:00

Para: geral@ccdr-alg.pt

Assunto: RECAPE da Ponte da Praia de Faro e Acessos à Praia de Faro e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior - Pedido de Parecer

S – 2723/2014 – 25-08-2014

Exmo. Senhor

Vice-Presidente da CCDR-Algarve,

Acusando a receção do V/Ofício n.º S03704-201408-AMB, o parecer desta DRE é o seguinte:

- Considerando que:

- no estaleiro irá instalar-se, pelo menos, um estabelecimento industrial (a central de britagem para os materiais sobrantes do desmonte dos pavimentos; desconhecemos se irão instalar-se ou não centrais de betão betuminoso e/ou pronto ou se estes tipos de ligantes irão ser fornecidos por estabelecimentos exteriores);
- face aos instrumentos de gestão territorial em vigor para o local do estaleiro não é permitido a localização de estabelecimentos industriais;
- na DIA não há qualquer condicionante relativa ao licenciamento do(s) estabelecimento(s) industrial(is);
- o proponente tem que entregar um Plano para todas as ações a serem desenvolvidas em fase de obra, nomeadamente a Representação cartográfica de implantação do estaleiro (DIA: 9.ª condição do Capítulo “Outras condições para licenciamento ou autorização do projeto”,

Sugere-se que, nesta representação cartográfica do estaleiro, devem ser implantados todos os estabelecimentos industriais de modo a ser possível o respectivo licenciamento, ainda que temporário.

Com os melhores cumprimentos,

Maria Fernanda Oliveira
Diretora de Serviços

DIREÇÃO REGIONAL DA ECONOMIA
Algarve

Direção de Serviços da Indústria e dos Recursos Geológicos
Rua Professor António Pinheiro e Rosa, 1 | 8005-546 FARO
Tel. + 351 289 896 600 Fax + 351 289 896 690
www.dre-algarve.min-economia.pt



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Antes de imprimir este mail pense bem se é mesmo indispensável...

42

Aeroportos
de Portugal

DIRECÇÃO TÉCNICA
AEROPORTUÁRIA

Rua C_Edifício 69_2º piso
Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa_Portugal
Tel (351) 218 413 500
Fax (351) 218 413 695

www.ana.pt

Sede_Rua D_Edifício 120
Aeroporto de Lisboa_1700-008 Lisboa
Portugal

CCDR do Algarve
Praça da Liberdade, 2
8000-164 Faro

Sua Referência_ Procº21.01.00003.2013_E05770-201408_S03702-201408
Nossa Referência_ 0646/14-6
Nº_ 521496

Data_08.09.2014

ASSUNTO_
SUBJECT_

AFR, Aeroporto de Faro – Servidão Aeronáutica (Decreto-Lei nº 51/80 de 25 de Março) – Ponte e
acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior – Ilha de Faro – Faro
Rqt.: Polis Litoral Ria Formosa, S.A.

Exmos Senhores,

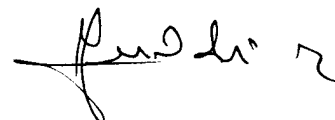
Analisado o processo em epígrafe, a ANA, S.A., confirma a viabilidade da pretensão em causa, assim como lembra que deverá continuar a ser respeitado o parecer já emitido (Carta nº 391952 de 15-03-2011), em que era solicitado:

- Por forma a diminuir o impacto da construção, terão de ser substituídos os perfis metálicos e a pérgula do Parque de Estacionamento, por perfis pultrudidos em fibra de vidro e/ou resina, tal como utilizado na vedação que delimita a área aeroportuária da estrada;

- Deverá ser restringida a circulação de viaturas de grandes dimensões no acesso ao Parque de Estacionamento.

Com os melhores cumprimentos,

DIRECÇÃO TÉCNICA AEROPORTUÁRIA



GUALDIM DA SILVA CARVALHO
DIRETOR





À Vossa
20140923
Li

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional do Algarve

Praça da Liberdade, nº 2
8000-164 FARO

05671 19 SET '14

Vossa ref./Your ref.	Vossa data/Your date	Nossa ref./Our ref.	Data/Date
Ofício nº SO3689-201408	2014-08-12	OF/22739/NGOT/2014	

Assunto/Subject: **Apreciação da ANPC ao RECAPE da Praia de Faro e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior**

Senhor Presidente:

Em resposta ao ofício identificado em epígrafe, sobre o assunto acima mencionado, informa-se que as considerações emitidas pela ANPC, em sede do procedimento de avaliação de impacte ambiental, através do n/ ofício 19462/NGOT/2013, 28 de agosto de 2013, foram, na sua generalidade referidas na DIA e RECAPE.

Neste contexto, esta Autoridade Nacional nada mais tem a apontar no âmbito do procedimento em causa.

Com os melhores cumprimentos,

As considerações e levadas

O Diretor Nacional de Planeamento de Emergência

José Oliveira

FJB/CM

NO USO DE COMPETÊNCIA DELEGADA

(despacho N.º 8094/2014, publicado no
DR 2.ª Série N.º 117, de 20 de Junho)



Ar VPMM
26/08/2014
2.

OFÍCIO

DRAP Algarve
OF/5262/2014/DL/DRAPALG
27-08-2014
ETASOL/4/2014/DL/DRAPALG

Exm.ª Senhor/a
CCDRAlgarve Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional do Algarve
Praça da Liberdade, 2
8000-164 FARO

Sua Referência	Sua Comunicação	Nossa Referência	Data
		OF/5262/2014/DL/DRAPALG	2014-08-26

ASSUNTO: RECAPE DOS PROJETOS DA PONTE DE ACESSO À PRAIA DE FARO E PARQUE DE ESTACIONAMENTO EXTERIOR
PROPONENTE: SOCIEDADE POLIS LITORAL RIA FORMOSA
LICENCIADOR: CÂMARA MUNICIPAL DE FARO

Relativamente ao assunto em epígrafe, junto se anexa cópia da informação n.º 632/2014/DL/DRAPALG, com o despacho que a mesma mereceu.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor Regional

Fernando Severino

JOSÉ GRAÇA

Diretor Regional Adjunto

HR/ RL/MG



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA
E DO MAR

Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve

Apartado 282, Patacão, 8001-904 Faro
Telf. 351 289 870 700 - Fax 351 289 816 003
Email: drapalg@drapalg.mamaot.pt
www.drapalg.mamaot.pt

INFORMAÇÃO

Unidade Orgânica: Divisão de Licenciamento

Assunto: **Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) dos projetos da Ponte de acesso à Praia de Faro e parque de estacionamento exterior**
Req: CCDRALgarve

Data: 2014-08-22

Nº: INF/632/2014/DL/DRAPALG

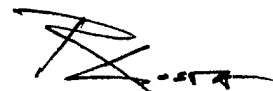
Proc.: _____

PARECER

Concordo com a presente informação.

À consideração superior

O Chefe de Divisão



Miguel Mota e Costa
25-08-2014

DESPACHO

*concordo com o
propósito.*

Fernando Severino

25/8/14

FERNANDO SEVERINO
Diretor Regional

Na sequência da consulta efetuada pela CCDRALgarve, no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, é solicitado o nosso parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) dos projetos da Ponte de acesso à Praia de Faro e parque de estacionamento exterior. Nesse âmbito cumpre-nos informar o seguinte:

I - Enquadramento e análise

No seguimento do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental em fase de anteprojecto do EIA, e em conformidade com o decreto-lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, esta DRAP, na qualidade de entidade externa, emitiu o correspondente parecer em 19-07-2013 (INF/539/2013/DL/DRAPALG).



INFORMAÇÃO

A área de intervenção do projeto, de acordo com a Carta de Condicionantes que faz parte integrante do PDM de Faro, não coincide com solos incluídos na Reserva Agrícola Nacional, inserindo-se em Reserva Ecológica Nacional e no Parque Natural da Ria Formosa.

Salienta-se que a consulta à DRAP, como entidade externa à Comissão de Avaliação, na fase de RECAPE, advém da alteração ao método construtivo apresentado nesta fase ser diferente do avaliado na fase de anteprojecto.

O RECAPE tem em linha de conta as recomendações e orientações definidas na Declaração de Impacte Ambiental emitida a 8 de Novembro de 2013 com decisão favorável.

São identificados os principais impactes nas fases de construção e exploração do projeto, e nessa sequência propõem-se medidas mitigadoras e de monitorização a adotar para cada descritor ambiental.

De entre as medidas de mitigação propostas salienta-se elaboração do Plano de Gestão Ambiental (PGA), o que garante que durante a fase de construção da obra são implementadas as medidas de mitigação previstas em EIA, de entre as quais se destaca a não utilização de solos abrangidos pela RAN para depósito de terras sobranes, nem recolha de terras de empréstimo.

II - Conclusão

Face ao exposto, no âmbito das competências desta Direção Regional, e salvo melhor opinião, nada haverá a opor ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), dos projetos da Ponte de acesso à Praia de Faro e parque de estacionamento exterior, tal como se apresenta.

À Consideração Superior,

A Técnica

Helena Rodrigues
Helena Rodrigues



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA
E DO MAR

Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve

Apartado 282, Patação, 8001-904 Faro
Telf. 351 289 870 700 - Fax 351 289 816 003
Email: drapalg@drapalg.mamaot.pt
www.drapalg.mamaot.pt



A VENT
COMUNICA
L

Exmo. Senhor
Dr. Nuno Marques
Digmo. Vice-Presidente
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
do Algarve

Praça da Liberdade, 2
8000 – 164 FARO

Sua referência
Ofício Refª S03700-201408-AMB-S

Sua comunicação de
2014 08 12

Nossa referência
OFÍCIO LNEG Nº 02092

Data
2014 09 19

ASSUNTO: RECAPE da Ponte da Praia de Faro e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

Proponente: Sociedade Polis Litoral Ria Formosa – Sociedade para a Requalificação e Valorização da Ria Formosa, S.A.

Licenciador: Câmara Municipal de Faro

Processo nº 21.01.00003.2013 | Entrada nº E05770-201408

- Envio de Parecer.

Na sequência do ofício de V. Exa. supra mencionado, relativo ao Processo de Avaliação de Impacte

- Ambiental dos Projetos “RECAPE da Ponte da Praia de Faro e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior”, junto se envia o respetivo Parecer desta Instituição.

Com os melhores cumprimentos,

O Vogal do Conselho Diretivo

Machado Leite

Anexo: O mencionado.

**COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO
REGIONAL DO ALGARVE**

Ofício Refª S03700-201408-AMB-S de 12 de Agosto de 2014

**Assunto: RECAPE da Ponte da Praia de Faro e Acessos à Praia de
Faro e Parque de Estacionamento Exterior**

**Proponente: Sociedade Polis Litoral Ria Formosa – Sociedade para
a Requalificação e Valorização da Ria Formosa, S.A.**

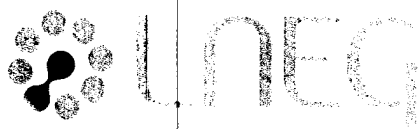
Licenciador: Câmara Municipal de Faro

Processo nº 21.01.00003.2013 / Entrada nº E05770-201408

Nome do Responsável(is) Técnico(s) / Unidade de Investigação

**- Doutor Luís Rebelo / Unidade de Geologia, Hidrogeologia e Geologia
Costeira**

Setembro / 2014



PARECER

Analisados os documentos enviados pela CCDR no âmbito do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da **“Ponte de Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior”**, a Unidade de Geologia, Hidrogeologia e Geologia Costeira do LNEG, IP desenvolveu o parecer que seguidamente se apresenta.

Como referido no relatório efetuado em Agosto de 2013 pelo LNEG relativamente ao Estudo de Impacte Ambiental, a intervenção proposta afigura-se positiva no respeitante ao ordenamento do território, sendo que os impactes negativos da existência da nova estrutura, e em comparação com a situação de referência, são negligenciáveis. As sugestões apresentados no relatório efetuado pelo LNEG estão contemplados no RECAPE e as alterações propostas pelo proponente para o método construtivo da ponte vão no sentido de minorar os impactes ambientais na fase da construção, pelo que o parecer relativamente ao RECAPE, no âmbito das competências do LNEG, é positivo.

AO VYNNY
Zellogos
Zi



S. R.
MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE FARO

N.º 216 Processo: 050.10.03

Assunto: RECAPE DA PONTE E ACESSOS À PRAIA DE FARO E PARQUE DE ESTACIONAMENTO EXTERIOR

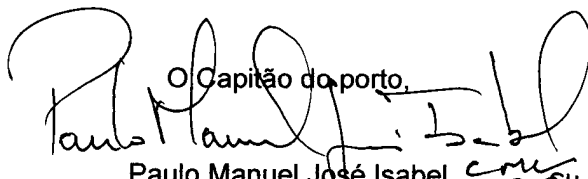
Referência: V/Ofício nº S03705-201408-AMB, de 12/08/2014

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional do Algarve
Praça da Liberdade, 2
8000-164 Faro

1. Analisados os documentos entendo nada haver a obstar.
2. Reitero a necessidade de cumprir com os pareceres já constantes do processo, melhor identificados como os nossos ofícios n.º 404, de 4 de maio de 2012, e 269, de 6 de Agosto.
3. Alerto para a necessidade de, relativamente ao assinalamento marítimo, ter-se em linha de conta o teor do Plano de Mobilidade e Ordenamento da Ria Formosa (PMOCRF) bem a necessária delimitação e adequada sinalização dos canais de navegação, que implicam o envolvimento da Autoridade Marítima e do Instituto Hidrográfico no âmbito dos necessários pareceres técnicos e emissão de avisos à navegação.
4. Em cenário de emergência e segurança, relevo ainda a conveniência de prever o eventual envolvimento de meios marítimos em contexto de busca e salvamento bem como de evacuação, sob coordenação da Autoridade Marítima, sem prejuízo da adequada articulação com os serviços de Proteção Civil.
5. Em caso de poluição marítima, relembro as competências e as capacidades das entidades envolvidas na sua prevenção e combate, no âmbito do Plano Mar Limpo, aprovado ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de Abril.

Com os melhores cumprimentos.

Faro, 03 de setembro de 2014


O Capitão do porto,
Paulo Manuel José Isabel
3 set 14
Capitão-de-mar-e-guerra