

## DECISÃO SOBRE A CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJETO DE EXECUÇÃO

Identificação	
Designação do Projeto	Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior
Tipologia de Projeto	Ponte, Via de Acesso e Parque de Estacionamento
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Artigo 1.º, nº 3, alínea b), subalínea i) do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de Outubro Anexo II, nº 10, alínea b) do mesmo diploma legal
Localização	Concelho de Faro, Freguesia de Montenegro
Identificação das áreas sensíveis	Parque Natural da Ria Formosa Zona de Proteção Especial PTZPE0017 Sítio Ria Formosa-Castro Marim PTCON0013
Proponente	Sociedade Polis Litoral Ria Formosa S.A. – Sociedade para a Requalificação e Valorização da Ria Formosa
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Faro
Autoridade de AIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve
Emissão da DIA	<b>Data:</b> 2013-11-08 <b>Entidade emitente:</b> Secretaria de Estado do Ambiente

<b>Decisão</b>	Conforme Condicionada
----------------	-----------------------

<b>Principais fundamentos da decisão</b>	<p>O Projeto de Execução e respetivo Relatório de Conformidade Ambiental (RECAPE) encontram-se, na generalidade, conformes com os termos da DIA. No entanto, deverão ser cumpridas as condições ambientais de aprovação do projeto abaixo elencadas, ficando condicionada à sua apresentação à Autoridade de AIA, previamente ao licenciamento / início das obras.</p> <p>As exigências constantes da presente decisão decorrem dos termos e condições estabelecidos na DIA emitida em fase de Anteprojecto, entretanto adequados ao desenvolvimento do respetivo Projeto de Execução.</p>
--	--

<b>Condições a cumprir previamente à emissão da licença ou autorização do projeto</b>	<p>Apresentar à autoridade de AIA para análise e aprovação os seguintes elementos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><u>Parque de Estacionamento Exterior:</u> Por forma a diminuir o impacto da construção, nas atividades aeroportuárias, 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.</li> <li><u>Plano de Monitorização das Comunidades Bentónicas</u> O Plano de Monitorização de Invertebrados Bentónicos apresentado no RECAPE 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.</li> </ol>
---	--

	<p>3. <u>Plano de Monitorização da Qualidade da Água</u></p> <p>O Plano de Monitorização da Qualidade da Água deverá ser devidamente adaptado, tendo presentes as alterações do método construtivo. No RECAPE a programação temporal das amostragens está associada à implantação e remoção dos aterros provisórios anteriormente previstos.</p> <p>4. Apresentar um <u>Plano de Contingência</u> para responder à eventualidade de colapso da ponte existente, ou impedimento de circulação naquela ponte.</p>
--	---

<p><b>Condições a cumprir previamente ao início das obras</b></p>	<p>Apresentar à Autoridade de AIA, para análise e aprovação, os seguintes elementos:</p> <p>1. <u>Ecologia</u>:</p> <p>Deverá ser apresentada uma nova proposta de monitorização das populações de invertebrados bentónicos, mantendo a temporização das amostragens, a aprovar pela Autoridade de AIA, tendo em atenção que será necessário efetuar a primeira amostragem antes da obra ter início.</p> <p>2. <u>Geologia e Geomorfologia</u></p> <p>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.</p>
---	--

<p><b>Medidas de Minimização</b></p>	<p><b><u>Planeamento dos Trabalhos</u></b></p> <p>1. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente a população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações à população, designadamente a afetação das acessibilidades.</p> <p>2. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações.</p> <p>3. Realizar ações de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente as ações susceptíveis de causar impactes ambientais e as medidas de Minimização a implementarem, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos.</p> <p>4. Assegurar que a calendarização da execução das obras atenda a redução dos níveis de perturbação das espécies de fauna na área de influência dos locais dos trabalhos, nos períodos mais críticos, designadamente a época de reprodução, que decorre genericamente entre o início de abril e o fim de junho.</p> <p>5. Deverá ser dado conhecimento prévio aos agentes de proteção civil locais antes do início das obras, de forma a minimizar possíveis condicionamentos do acesso/circulação dos veículos de socorro e emergência.</p>
--------------------------------------	---

6. Elaborar um plano para todas as ações a serem desenvolvidas em fase de obra, nomeadamente com a representação cartográfica do local de implantação dos estaleiros, dos corredores de acesso das maquinarias e dos valores patrimoniais a preservar. O plano deve ser apresentado em ações de formação/sensibilização para todos os trabalhadores envolvidos na empreitada, sobre os valores patrimoniais e as medidas de minimização de impacte previstas realizar.

Deverá ser comunicado à Autoridade de AIA, o início e termo das fases de construção, de exploração e de desativação do projeto.

#### **Fase de construção**

##### **Implantação dos Estaleiros e Parques de Materiais**

7. Os estaleiros e parques de materiais devem localizar-se no interior da área de intervenção ou em áreas degradadas; devem ser privilegiados locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar ou minimizar movimentações de terras e abertura de acessos.

8. Os estaleiros e parques de materiais devem ser vedados, de acordo com a legislação aplicável, de forma a evitar os impactes resultantes do seu normal funcionamento.

##### **Desmatação, Limpeza e Decapagem dos Solos**

9. As ações pontuais de desmatação, destruição do coberto vegetal, limpeza e decapagem dos solos devem ser limitadas às zonas estritamente indispensáveis para a execução da obra.

10. Antes dos trabalhos de movimentação de terras, proceder à decapagem da terra viva e ao seu armazenamento em pargas, para posterior reutilização em áreas afetadas pela obra.

11. A biomassa vegetal e outros resíduos resultantes destas atividades devem ser removidos e devidamente encaminhados para destino final, privilegiando-se a sua reutilização/ valorização.

##### **Escavações e Movimentação de Terras**

12. Os trabalhos de escavações e aterros devem ser iniciados logo que os solos estejam limpos, evitando repetição de ações sobre as mesmas áreas.

13. Executar os trabalhos que envolvam escavações a céu aberto e movimentação de terras de forma a minimizar a exposição dos solos nos períodos de maior pluviosidade, de modo a diminuir a erosão hídrica e o transporte sólido.

14. A execução de escavações e aterros deve ser interrompida em períodos de elevada pluviosidade e devem ser tomadas as devidas precauções para assegurar a estabilidade dos taludes e evitar o respetivo deslizamento.

15. Sempre que possível, utilizar os materiais provenientes das escavações como material de aterro, de modo a minimizar o volume de terras sobranes (a transportar para fora da área de intervenção).

16. Os produtos de escavação que não possam ser aproveitados, ou em excesso, devem ser armazenados em locais com características adequadas para depósito.

17. Caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, estes devem ser armazenados em locais que evitem a contaminação dos solos e das águas subterrâneas, por infiltração ou escoamento das águas pluviais, até esses materiais serem encaminhados para destino final adequado.

18. Durante o armazenamento temporário de terras, deve efetuar-se a sua proteção com coberturas impermeáveis. As pilhas de terras devem ter uma altura que garanta a sua estabilidade.

19. Caso haja necessidade de levar a depósito terras sobrantes, a seleção dessas zonas de depósito deve excluir as seguintes áreas:

- Áreas do domínio hídrico;
- Áreas inundáveis;
- Zonas de proteção de águas subterrâneas (áreas de elevada infiltração);
- Perímetros de proteção de captações;
- Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou da Reserva Ecológica Nacional (REN);
- Outras áreas com estatuto de proteção, nomeadamente no âmbito da conservação da natureza;
- Outras áreas onde possam ser afetadas espécies de flora e de fauna protegidas por lei, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras;
- Locais sensíveis do ponto de vista geotécnico;
- Locais sensíveis do ponto de vista paisagístico;
- Áreas de ocupação agrícola;
- Proximidade de áreas urbanas e/ou turísticas;
- Zonas de património cultural.

20. Caso seja necessário recorrer a grande quantidade de terras de empréstimo, vindas de locais previamente autorizados, para a execução das obras, excluir as seguintes áreas:

- Áreas do domínio hídrico;
- Áreas inundáveis;
- Zonas de proteção de águas subterrâneas (áreas de elevada infiltração);
- Perímetros de proteção de captações;
- Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou da Reserva Ecológica Nacional (REN);
- Outras áreas com estatuto de proteção, nomeadamente no âmbito da conservação natureza;
- Outras áreas onde possam ser afetadas espécies de flora e de fauna protegidas por lei, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras;
- Locais sensíveis do ponto de vista geotécnico;
- Locais sensíveis do ponto de vista paisagístico;
- Áreas de ocupação agrícola;
- Proximidade de áreas urbanas e/ou turísticas;
- Zonas de património cultural.

#### **Construção e Reabilitação de Acessos**

21. Privilegiar o uso de caminhos já existentes para aceder aos locais da obra. Caso seja necessário proceder à abertura de novos acessos ou ao melhoramento dos acessos existentes, as obras devem ser realizadas de modo a reduzir ao mínimo as alterações na ocupação do solo fora das zonas que posteriormente ficarão ocupadas pelo acesso.
22. Assegurar o correto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na atividade das populações.
23. Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área do projeto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.
24. Sempre que se preveja a necessidade de efetuar desvios de tráfego, submeter previamente os respetivos planos de alteração a entidade competente, para autorização.
25. Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra.

#### **Circulação de Veículos e Funcionamento de Maquinaria**

26. Deverá ser restringida a circulação de viaturas de grandes dimensões no acesso ao parque de estacionamento exterior.
27. Devem ser estudados e escolhidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis.
28. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.
29. Assegurar que são selecionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível.
30. Garantir que as operações mais ruidosas que se efetuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.
31. Proceder à aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e suspensão de poeiras.
32. A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção desses dispositivos adequados.

#### **Gestão de Produtos, Efluentes e Resíduos**

33. Implementar um Plano de Gestão de Resíduos, considerando todos os resíduos suscetíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para



os diferentes fluxos de resíduos.

34. Assegurar o correto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, de acordo com a sua tipologia e em conformidade com a legislação em vigor. Deve ser prevista a contenção/retenção de eventuais escorrências/derrames. Não é admissível a deposição de resíduos, ainda que provisória nas margens e leitos de linhas de água.

35. São proibidas queimas a céu aberto.

36. Os resíduos produzidos nas áreas sociais e equiparáveis a resíduos urbanos devem ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito, devendo ser promovida a separação na origem das frações recicláveis e posterior envio para reciclagem.

37. Os óleos, lubrificantes, tintas, colas e resinas usados devem ser armazenados em recipientes adequados e estanques, para posterior envio a destino final apropriado, preferencialmente a reciclagem.

38. Manter um registo atualizado das quantidades de resíduos gerados e respetivos destinos finais, com base nas guias de acompanhamento de resíduos.

39. Assegurar o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em tanques ou fossas estanques e posteriormente encaminhados para tratamento.

40. A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e as águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.

41. Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, deve proceder-se à recolha do solo contaminado, se necessário com o auxílio de um produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado.

42. Proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.

43. Proceder à recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.

44. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.

45. Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras de construção.

46. Proceder ao restabelecimento e recuperação paisagística da área envolvente degradada – através da reforestação com espécies autóctones e do restabelecimento das condições naturais de infiltração, com a descompactação e arejamento dos solos.

47. Deverá ser informado o Serviço Municipal de Proteção Civil de Faro sobre a implementação do projeto, de modo a proceder à eventual atualização do Plano Municipal de Emergência.

#### Solos

48. O estaleiro deve localizar-se numa área atualmente compactada ou

impermeabilizada de modo a minimizar os impactes ambientais de compactação e contaminação dos solos.

#### **Recursos hídricos subterrâneos**

49. Proceder à cobertura do poço abandonado. A obrigatoriedade do resguardo ou da cobertura de poços está prevista no Artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 310/2002, de 18 de dezembro.

50. Implementar 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.

51. A manipulação de substâncias eventualmente contaminantes deverá decorrer preferencialmente nas áreas de estaleiro especificamente concebidas para esse efeito, e preparadas (impermeabilizadas e limitadas) para poder reter qualquer derrame. Durante a utilização de substâncias eventualmente contaminantes devem ser tidas em consideração todas as normas indicadas pelos produtos para o seu manuseamento.

#### **Qualidade da água superficial**

52. Evitar, ou no mínimo restringir, a realização das intervenções da nova ponte e da demolição da atual durante a época balnear.

53. Implementar um plano de monitorização da qualidade da água na fase de construção, que contemple sobretudo as fases mais críticas para este fator e que considere os principais usos na área envolvente do projeto.

#### **Ambiente sonoro**

54. Os trabalhos e operações de construção mais ruidosas deverão ficar restritos ao período diurno, entre as 8 e as 20 horas, e aos dias úteis, em particular no que concerne à requalificação dos acessos à praia de Faro, nomeadamente a nova ponte e a entrada da ilha de Faro, só recorrendo à obtenção de Licença Especial de Ruído em casos devidamente justificados. O transporte de materiais de e para a obra, com recurso a veículos pesados, deve também seguir esta orientação.

55. Evitar, ou no mínimo restringir, a realização das intervenções da nova ponte, da demolição da atual e do remate com a praia de Faro durante a época balnear, pois a ocupação sensível existente na ilha de Faro é largamente superior à da restante época do ano, fazendo nesse caso aumentar o significado real dos impactes.

#### **Gestão de resíduos**

56. Reutilizar os sedimentos extraídos para colocação das estacas da nova ponte na própria obra, se as suas características o permitirem, tal como é aliás preconizado no Estudo Prévio para o aterro do parque de estacionamento.

57. Sempre que se produzirem águas de lavagem associadas ao fabrico de betão pronto, deverá promover-se a sua reutilização procedendo à sua armazenagem num local, devidamente impermeabilizado. No final das obras a referida zona de armazenamento deverá ser saneada e entregar os resíduos resultantes a um destino final adequado.

#### **Ecologia, fauna e flora**

58. Calendarizar as operações de construção de modo a ocorrerem fora das épocas

de maior vulnerabilidade das espécies faunísticas potencialmente utilizadoras desta zona, ou seja, fora da época de reprodução que decorre genericamente na Primavera/Verão (abril - maio).

59. As áreas degradadas pela obra deverão ser restituídas à sua condição original através da concretização do Plano de Plantação.

60. Para precaver a proliferação da espécie *Carpobrotus edulis* (Chorão), atualmente disseminada na área de estacionamento projetada, o Programa de Erradicação desta espécie deverá efetuar-se após todas as mobilizações da fase construtiva; este programa deverá incidir nas áreas abrangidas pelo Plano de plantação e em particular nas zonas de sapal. Sugere-se que o controlo químico seja preterido relativamente ao controlo mecânico, devido aos possíveis efeitos adversos que os compostos utilizados poderão ter sobre o meio e restante vegetação existente.

61. Definir como condição especial de execução da obra, a seleção e recolha *in situ* de sementes de vegetação autóctone, devidamente autorizadas, a incluir ao nível do Caderno Técnico de Encargos do projeto, e respetiva estimativa orçamental, assim como a propagação prévia, nas quantidades necessárias para as intervenções de vegetação previstas.

62. Propor a regeneração natural nas zonas próximas de sapal, em alternativa à execução de sementeiras e plantações, onde se identifique vegetação em bom estado de conservação.

63. Os trabalhos de construção deverão ser efetuados de forma contínua, impossibilitando a recolonização dos espaços intervencionados pela fauna, evitando nova perturbação e deslocação forçada dos indivíduos.

64. Implementar um programa de sensibilização ambiental dos utentes das infraestruturas a instalar, com divulgação dos valores ecológicos da região – habitats, flora e fauna – e dos comportamentos a evitar, de forma a não degradar os habitats envolventes e não perturbar as comunidades biológicas. Esta medida visa garantir a utilização equilibrada e sustentável da área, evitando a sua degradação em função do aumento da presença humana.

#### **Paisagem**

65. A zona de obra deverá ser contida visualmente nos locais onde tal for possível, através de estruturas inertes (vedações, telas ou outros materiais visualmente impermeáveis) ou de material vegetal, que assegurem a função de barreira visual, durante o período de execução da obra, de modo a minimizar os impactes visuais previstos sobre a envolvente.

66. Implementação do Plano de Requalificação/Recuperação e Integração Paisagística.

#### **Património arqueológico, arquitectónico e etnográfico**

67. A equipa de trabalho deverá ser previamente autorizada pela Tutela integrando arqueólogos com experiência comprovada na vertente náutica e subaquática e estar dimensionada de acordo com os trabalhos previstos efetuar.

68. Realizar trabalhos arqueológicos de prospecção arqueológica sistemática de toda a área do projecto, com especial incidência sobre as áreas não prospetadas devido à baixa visibilidade

69. Deverá ser assegurado o acompanhamento arqueológico de forma efetiva, continuada e direta, integral e permanente de todas as operações em meio terrestre e subaquático que impliquem movimentações de terras desde as suas fases preparatórias (desmatações, escavações, terraplanagens, depósito de inertes,

revolvimento de solos, instalação de estaleiros, abertura de acessos, instalação de infraestruturas, fundações, áreas de empréstimo, eventuais dragagens, entre outros). Se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.

70. Proceder à monitorização arqueológica do leito da ria na área da estrutura da ponte.

71. A descoberta de quaisquer vestígios arqueológicos nas áreas de intervenção obriga à suspensão imediata dos trabalhos no local e à sua comunicação ao órgão competente da Tutela e demais autoridades competentes, em conformidade com as disposições legais em vigor. Porque poderá determinar a adoção de medidas de minimização complementares deve ser apresentado um Relatório Preliminar com a descrição dos vestígios, avaliação do impacte, registo gráfico e uma proposta de medidas a implementar.

72. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos conservados e que venham a ser afetados têm que ser integralmente escavados.

73. Para além da identificação de Património Arqueológico e Cultural, deve ser dada especial atenção à informação que possa ser identificada sobre as sucessivas movimentações que a orla costeira sofreu ao longo dos séculos.

74. Em caso de necessidade, a realização de dragagens tem de ser acompanhada por um arqueólogo na draga e outro no local de deposição dos sedimentos, a fim de, minimizar o risco de destruição de estruturas náuticas ou navais.

75. Para a ocorrência patrimonial (poço) deve proceder-se ao registo gráfico (desenho/topografia e fotografia) e à memória descritiva (descrição de características morfo-funcionais, cronologia, estado de conservação e enquadramento cénico/paisagístico) previamente aos trabalhos de conservação e cobertura previstos. Este património deve, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservado *in situ*.

#### **Socioeconomia**

76. Articular a programação das obras com os mariscadores de modo a minimizar as afetações na produção dos viveiros localizados na área de intervenção ou envolvente próxima (até 500 m).

77. As obras deverão ser executadas tanto quanto possível fora da época balnear e condicionar as atividades de construção nos períodos mais críticos, especialmente aos fins-de-semana.

78. Recorrer sempre que possível a mão-de-obra local.

#### **Fase de exploração**

##### **Parque de Estacionamento**

79. Deverá ser restringida a circulação de viaturas de grandes dimensões no acesso ao parque de estacionamento exterior

##### **Recursos hídricos**

80. Realizar a manutenção geral e eventual desassoreamento das bacias de infiltração, de forma a assegurar o bom funcionamento das mesmas e promover uma

adequada drenagem geral das águas pluviais.

81. Realizar a manutenção geral e eventual desassoreamento das passagens hidráulicas, de forma a assegurar o bom funcionamento das mesmas e promover uma adequada circulação geral.

#### **Qualidade da água superficial**

82. Realizar uma adequada manutenção dos órgãos de drenagem, em particular das bacias de infiltração e retenção a implementar no parque de estacionamento e das passagens hidráulicas a implementar no aterro de acesso, de forma a garantir a funcionalidade para que foram projetadas.

#### **Ambiente Sonoro**

83. Limitação da velocidade nas vias de acesso à Praia de Faro, quer através da imposição de velocidades máximas de circulação reduzidas, quer através do uso de técnicas e soluções de pavimentação adequadas, que simultaneamente não comprometam o ambiente sonoro da área de intervenção.

84. Regulamentação de atividades de manutenção a desenvolver no acesso à praia de Faro, respetivo estacionamento e arruamentos da entrada da zona urbana, para que fiquem limitadas sempre que possível ao período diurno, entre as 8 e as 20 horas, e aos dias úteis.

#### **Qualidade do Ar**

85. Relativamente ao parque de estacionamento, o pavimento deve ser sujeito a operações de manutenção regular de forma a minimizar o levantamento de poeiras, nomeadamente através da reaplicação do produto ligante.

86. Promover o bom funcionamento e manutenção do sistema de controlo de acesso automóvel à praia de Faro e o regular funcionamento do serviço de transporte de passageiros entre o parque de estacionamento exterior e a praia (navette) e demais transportes públicos, nomeadamente em termos de horários, frequência, capacidade e tarifas, de modo a tornar esta opção atractiva e assim mitigar as emissões locais associadas ao tráfego viário.

#### **Gestão de Resíduos**

Para a fase de exploração, para além do cumprimento das disposições legais em termos de gestão de resíduos, incluindo a recolha e posterior encaminhamento para operadores licenciados no âmbito do sistema, deverá ser tido em conta o seguinte:

87. Facilitar e colaborar na correcta manutenção e funcionamento dos equipamentos de recolha de resíduos sólidos urbanos e de recolha seletiva, cuja gestão está atribuída às entidades responsáveis pelo sistema de gestão de resíduos existente, nomeadamente a FAGAR, responsável pela recolha e transporte de resíduos urbanos, e a ALGAR, responsável pela recolha seletiva dos resíduos recicláveis, sua triagem e tratamento.

88. As intervenções pontuais ou regulares de manutenção da nova ponte, acessos e parque devem seguir as orientações gerais propostas nas medidas gerais e específicas para a fase de construção.

#### **Ecologia, fauna e flora**

89. Impedir a circulação de pessoas e veículos (incluindo bicicletas) fora dos percursos/áreas designados para o efeito, através de sinalética adequada e de barreiras físicas.

90. Ao nível da iluminação deverão ser asseguradas as soluções propostas no projeto, minimizadoras da poluição luminosa e do risco de encandeamento da fauna de hábitos crepusculares e noturnos ocorrentes na área.

91. A operação/gestão das infraestruturas implementadas pelo projeto deverá assegurar a manutenção/cumprimento de algumas ações realizadas em fase de obra, nomeadamente:

- Havendo a possibilidade de (re)estabelecimento de espécies invasivas na área de estacionamento, esta deverá ser regularmente inspecionada com esse fim; em caso de deteção de focos de invasão, deverá ser acionado o seu combate, que deverá ser efetuado preferencialmente de forma manual/mecânica;
- Sempre que forem efetuadas obras de manutenção ou restauro da via, deverá limitar-se a perturbação estritamente aos locais em questão e a circulação de maquinaria afeta a tais trabalhos deverá cingir-se aos acessos existentes; a calendarização destas operações deve ser ponderada de modo a ocorrerem fora das épocas de maior vulnerabilidade das espécies faunísticas potencialmente utilizadoras desta zona, ou seja, fora da época de reprodução que decorre genericamente na Primavera/Verão (abril–junho), sugerindo-se que tais ações não sejam desenvolvidas durante estes meses.

#### **Paisagem**

92. Implementar o Plano de Requalificação/Recuperação e Integração Paisagística

93. Monitorizar eventuais trilhos informais que se venham a criar, no sentido de incluir medidas de recuperação / ou assimilação no projeto executado.

#### **Património arqueológico, arquitetónico e etnográfico**

94. 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.

#### **Socioeconomia**

95. Assegurar a necessária articulação entre entidades e promover campanhas de sensibilização junto da população e utilizadores da praia de Faro de modo a assegurar um efetivo condicionamento do tráfego de veículos particulares e fornecedores, especialmente durante o verão.

96. Estabelecer parceria(s) com o(s) operador(es) de transportes públicos de modo a reforçar e/ou melhorar a oferta de carreiras rodoviárias tendo como destino/partida a praia de Faro (horários mais alargados, melhoria da frota, etc.).

97. Construir uma pista ciclável (incluindo equipamentos associados) que ligará a cidade de Faro ao parque de estacionamento exterior, contornando o aeroporto (conforme proposta existente no Plano de Mobilidade Sustentável de Faro, 2008).



	<b>Fase de Desativação</b> 98. Dar cumprimento ao previsto no Plano de Gestão Ambiental.
--	---

<b>Planos de Monitorização</b>	<b>Plano de Monitorização das Comunidades Bentónicas</b> <b>Sapal e áreas plantadas</b> A área afeta ao projeto inclui algumas áreas de sapal, caracteristicamente com elevado valor ecológico intrínseco. Paralelamente importa avaliar o sucesso das ações de plantação realizadas, uma vez que a requalificação proporcionada será importante na atenuação dos impactes negativos decorrentes da implantação do projeto sobre a componente ecológica da área. Assim, constituem objetivos do acompanhamento destas áreas: <ul style="list-style-type: none"><li>- Avaliar a potencial afetação destas áreas na sequência da implementação das infraestruturas propostas no âmbito do presente projeto;</li><li>- Avaliar o sucesso do plano de plantação implementado;</li><li>- Propor novas medidas de minimização, se aplicável.</li></ul> <b>Locais e frequência de amostragem</b> Os locais a amostrar situar-se-ão nas zonas de sapal adjacentes à área de estacionamento e posteriormente também nas áreas requalificadas no âmbito do plano de plantação. Os trabalhos de monitorização deverão ter uma frequência quadrimestral, no decorrer da fase de construção e anual, na fase de exploração, devendo estender-se até pelo menos dois anos durante esta fase. Refira-se a importância da realização de uma campanha de caracterização da situação atual, previamente à realização de qualquer atividade de obra. <b>Parâmetros a monitorizar</b> Tendo em vista o estudo e acompanhamento da evolução do estado de conservação das áreas de sapal e das áreas alvo de plantação considera-se pertinente a monitorização dos seguintes parâmetros: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Percentagem de cobertura da vegetação;</li><li>▪ Caracterização florística das formações vegetais (levantamentos florísticos);</li><li>▪ Evolução da área ocupada pelo habitat;</li><li>▪ Presença/proliferação de espécies exóticas.</li></ul> <b>Métodos de análise e equipamentos de recolha das amostras</b> O método dos transeptos considera-se adequado para avaliar potenciais alterações na estrutura e composição específica do coberto vegetal do sapal. Os transeptos deverão ser estabelecidos ao longo da área ocupada por este habitat alvo de monitorização. Os levantamentos florísticos efetuar-se-ão sobre o coberto vegetal intersetado, registando-se medidas de cobertura para cada espécie. Trata-se de uma amostragem adequada para a vegetação de sapal que se caracteriza por uma reduzida diversidade específica e por formar frequentemente manchas monoespecíficas. A monitorização das áreas sujeitas a plantação deverá assentar no registo da percentagem da cobertura da vegetação e da sua composição, de forma global, para cada área plantada. A realização de transeptos deverá ser complementada com uma inspeção visual cuidadosa da área em estudo, através de percursos realizados a pé, procurando identificar a presença de espécies com particular interesse do ponto de vista da conservação ou de natureza autóctone, eventualmente não amostradas nos transeptos, cartografando a sua localização. Pretende-se com esta metodologia averiguar os efeitos da presença do novo parque de estacionamento na extensão e composição do habitat sapal e no desenvolvimento da vegetação das áreas sujeitas requalificação.
--------------------------------	--

#### Relatório e discussão de resultados

Os resultados da monitorização deverão ser comparados, devendo ser analisada a evolução dos parâmetros amostrados e assinaladas eventuais situações de degradação que decorram das ações construtivas ou da fase de exploração. A análise a realizar permitirá avaliar a eficácia das medidas de minimização ambiental e recomendações postas em prática nas diversas fases do projeto. Na eventualidade de se obterem resultados que indiquem a ocorrência de impactos negativos significativos sobre os habitats em questão, como consequência das atividades relacionadas com o projeto, deverão ser equacionadas e implementadas medidas que possibilitem o seu controlo.

#### Macrofauna bentónica

- O Plano de Monitorização de Invertebrados Bentónicos apresentado 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;
- Após a construção avaliar a recuperação biológica da zona ao longo de 5 anos estimando a área de cobertura e densidade das pradarias assim como a abundância das espécies associadas (posturas, juvenis, adultos);
- Caso se revele regressão das populações, deverá ser considerada a realização da replantação das pradarias interdita de *Zostera noltii*, para restaurar o habitat que existe atualmente para as espécies faunísticas permitindo, por exemplo, a recolonização de syngnátídeos.
- A importância das comunidades de macrofauna bentónica reveste-se de natureza não só ecológica, como socioeconómica, o que fundamenta a monitorização destas comunidades no horizonte de construção e de pelo menos parte da exploração do presente projeto.
- Assim, constituem objetivos da presente monitorização:
- Avaliar a potencial afetação das comunidades de macrofauna bentónica face às alterações imprimidas ao meio bentónico em virtude da implementação do presente projeto;
- Propor novas medidas de minimização, se aplicável.

#### Locais e frequência de amostragem

Previamente à fase de construção e durante esta, deverá ser definida uma rede de locais de amostragem suficientemente abrangente que permita compreender o alcance (geográfico) dos impactos decorrentes da obra.

Assinala-se a importância da necessidade de um período de caracterização da situação de referência, prévia a qualquer ação construtiva em meio aquático.

Na fase de exploração poderá haver uma reformulação do plano de amostragem, que se justifique pelos resultados obtidos durante as fases anteriores.

Os trabalhos de monitorização deverão ser efetuados com uma frequência adequada aos impactos que se venham a considerar na fase de RECAPE.

#### Parâmetros a monitorizar

Tendo presente os objetivos do plano de monitorização, os parâmetros a monitorizar serão:

- Número de taxa presente nos locais amostrados;
- Número de indivíduos pertencentes a cada um dos táxon amostrados.

Estes parâmetros servirão de base ao cálculo dos seguintes índices, tipicamente utilizados na caracterização dos povoamentos macrobentónicos:

- Índice de diversidade de Simpson;
- Índice de diversidade de Shannon-Wiener;
- Índice Biótico Marinho (AMBI).

Estes índices permitirão inferir sobre a diversidade e estrutura das comunidades de macroinvertebrados bentónicos ocorrentes na área e sobre a qualidade biológica da água da zona monitorizada.

#### Relatório e discussão de resultados

Os resultados da monitorização nas fases de pré-construção, construção e exploração deverão ser comparados, de modo a analisar a evolução dos parâmetros amostrados e assinalar eventuais alterações na estruturação das comunidades biológicas imputáveis às ações de construção e/ou exploração do projeto.

A análise a realizar permitirá avaliar a eficácia das medidas de minimização ambiental e recomendações postas em prática nas diversas fases do projeto. Na eventualidade de se obterem resultados que indiquem a ocorrência de impactos negativos significativos sobre as comunidades, deverão ser equacionadas e implementadas medidas que possibilitem o seu controlo.

#### **Plano de Monitorização da Qualidade da Água**

##### Locais e frequência de amostragem

- 1 local de amostragem no canal principal de navegação de transposição à ponte, a nascente da mesma;
- 1 local de amostragem no canal afetado junto do parque de estacionamento no lado continental da ria;
- 1 local de amostragem no esteiro do Ancão, junto às explorações conquícolas, a poente da área de intervenção (de forma a ficar fora da área de influência do projeto em estudo) – ponto de controlo.

Em cada estação de amostragem deverá ser recolhida uma amostra em condições de estado meteorológico e de maré equivalentes às outras estações, para que os resultados analíticos sejam comparáveis.

A periodicidade das campanhas de amostragem deverá ser flexível consoante os resultados que forem sendo obtidos e contemplar as variações sazonais e os períodos críticos do projeto em estudo.

##### Parâmetros a monitorizar

Tendo em consideração os potenciais usos da massa de água na zona de intervenção e envolvente (à luz do Anexo XIII do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto) e as atividades previsivelmente geradoras de impactos na qualidade da água, deverá proceder-se à monitorização dos seguintes parâmetros:

- PH;
- Temperatura;
- Cor (apos filtração);
- Sólidos suspensos totais;
- Oxigénio dissolvido;
- Hidrocarbonetos de petróleo;
- Compostos organo-halogenados;
- Metais (prata, arsénio, cádmio, crómio, cobre, mercúrio, níquel, chumbo e zinco);
- Coliformes fecais;
- Óleos minerais;
- Substâncias tensoativas;
- Fenóis.

##### Métodos de análise e equipamentos de recolha das amostras

As técnicas e os equipamentos de recolha deverão assegurar a validade dos resultados obtidos. Deverá ser recolhida uma quantidade de amostra suficiente para o objetivo em vista, de acordo com a metodologia de análise a aplicar pelo laboratório responsável. As amostras deverão ser acondicionadas em vasilhame adequado (PVC ou vidro), devidamente catalogadas com a designação da estação e profundidade de recolha e transportadas a cerca de 4°C, o mais rapidamente possível, para o laboratório.

Durante as campanhas deverão ser registadas as condições de maré, de correntes, meteorológicas, fontes de poluição, entre outras consideradas relevantes para um correto enquadramento e interpretação dos resultados.

Deverão ser aplicados os métodos de análise definidos na legislação vigente, nomeadamente, os métodos analíticos de referência indicados no Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto – Anexos XIII (qualidade das águas do litoral ou salobras para fins aquícolas – águas conquícolas) e XV (águas balneares). Na ausência de especificações deverão ser respeitadas as normas de boa prática e os métodos padrão.

As análises deverão ser realizadas por um laboratório acreditado para a realização dos ensaios requeridos.

Os resultados obtidos deverão ser analisados à luz da legislação em vigor na matéria, designadamente o Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto (com as alterações introduzidas pelos Decretos-Lei n.º 306/2007, de 27 de agosto e 52 a 54/99, de 20 de fevereiro) – Anexos XIII e XV, referentes, respetivamente, a qualidade das águas do litoral ou salobras para fins aquícolas – águas conquícolas e a qualidade das águas balneares.

#### Relatório e discussão de resultados

Após a realização de cada campanha de amostragem deverá ser elaborado um relatório sucinto onde constem os locais das recolhas de água, a metodologia, as condições de amostragem e a discussão dos resultados obtidos.

A estrutura dos relatórios de monitorização deverá seguir, com as necessárias adaptações, a estrutura e o conteúdo das normas técnicas constantes do anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril.

No final da fase de construção, deverá ser elaborado um relatório final, que integre todos os resultados obtidos durante este período, fazendo uma avaliação global da situação verificada em termos de impacte ambiental e eficácia das medidas. Este relatório deverá ser enviado à autoridade de AIA para emissão de parecer.

Os locais e periodicidade de amostragem, bem como os parâmetros a analisar deverão manter-se constantes de modo a permitir a comparação de resultados, com a salvaguarda da inclusão de quaisquer novos elementos determinados pela evolução da situação.

Deverá ser efetuada uma análise estatística dos resultados obtidos e discutida a sua variação temporal e espacial, tentando estabelecer relações causa-efeito com as atividades desenvolvidas nas várias fases do projeto e com as potenciais fontes de poluição associadas. Deverá também ser abordada a relação entre os diferentes parâmetros analisados e a qualidade da água.

Preconiza-se ainda que seja avaliada a eficácia das medidas de proteção ambiental colocadas em prática nas diversas fases do projeto e equacionado o seu reforço, caso as situações detetadas o justifiquem.

Na eventualidade de se obterem resultados que indiquem a ocorrência de impactes negativos significativos na qualidade da água, poder-se-á justificar a adoção de medidas de gestão ambiental adicionais, tais como:

- Fiscalização mais apertada da drenagem das águas residuais e zonas de deposição/recolha de resíduos produzidos na obra e estaleiros;
- Sensibilização do empreiteiro para a adoção de práticas ambientais na gestão de resíduos sólidos e águas residuais;
- Maior controlo das condições de abastecimento de combustível;
- Colocação de redes de malha fina a envolver os locais de intervenção em meio aquático;
- Indemnização adequada aos viveiristas eventualmente afetados.

<p><b>Outros Planos e Programas</b></p>	<p>Implementar as Cláusulas Técnicas do Projeto de Execução de acordo com a presente DCAPE. Implementar o Plano de Gestão Ambiental apresentado no RECAPE, com as reformulações constantes da presente DCAPE.</p>
---	---

<p><b>Síntese do procedimento</b></p>	<p>O presente procedimento foi antecedido de um processo de Avaliação de Impacte Ambiental, sobre o Anteprojeto do Projeto da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior, tendo sido emitida em 8 de novembro de 2013, pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente, a respetiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada.</p> <p>O presente procedimento teve início a 7 de agosto de 2014, após receção de todos os elementos necessários à correta instrução do mesmo.</p> <p>A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA) constituída por representantes das seguintes entidades:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve</li><li>▪ Agência Portuguesa do Ambiente, IP/Administração da Região Hidrográfica do Algarve</li><li>▪ Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas</li><li>▪ Direção Regional da Cultural do Algarve</li><li>▪ Câmara Municipal de Faro</li></ul> <p>Foi promovido um período de <b>consulta pública, de 21 de agosto a 10 de setembro de 2014</b>, tendo durante este período sido rececionadas três exposições.</p> <p>Face à especificidade do Projeto de Execução, foram consultadas entidades externas, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Autoridade Nacional de Proteção Civil – ANPC</li><li>▪ Aeroportos de Portugal, S.A. – ANA</li><li>▪ Associação de Utentes da Praia de Faro - AUIPF</li><li>▪ Capitania do Porto de Faro</li><li>▪ Centro de Ciências do Maro - CCMAR Universidade do Algarve</li><li>▪ Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve - DRAP Algarve</li><li>▪ Direção Regional de Economia do Algarve – DRE Algarve</li><li>▪ Docapesca, Portos e Lotas, S.A. – Delegação do Sul</li><li>▪ Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. – LNEG</li><li>▪ Turismo de Portugal, I.P.</li><li>▪ Associação de Viveiristas e Mariscadores da Ria Formosa – VIVMAR</li></ul> <p>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.</p> <p>A <b>DRE Algarve</b>, considera que:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <i>“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);</i></li><li>▪ <i>Face aos instrumentos de gestão territorial em vigor para o local do estaleiro não é permitido a localização de estabelecimentos industriais;</i></li><li>▪ <i>Na DIA não há qualquer condicionante relativa ao licenciamento do(S) estabelecimento(S) industrial(is);</i></li><li>▪ <i>O proponente tem de entregar um Plano para todas as ações a serem desenvolvidas em fase de obra, nomeadamente a Representação cartográfica de</i></li></ul>
---------------------------------------	---

*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 (PMOCRf), 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**, confirma a viabilidade da pretensão, devendo ser dado cumprimento 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** refere que as considerações que emitiu no âmbito da Avaliação de Impacte Ambiental do Anteprojeto, foram na sua generalidade referidas na DIA e no RECAPE, pelo que nada mais tem a referir.

**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 – Quercus; Aliança Cívica – Salvar Faro, Com Coração (CFG/SF) e Carlos Alberto Pereira Martins - Professor da Área de Estruturas da Universidade do Algarve.

**Síntese dos contributos:**

**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.

	<p>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."</p> <p>Considera assim que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O acesso à praia de Faro, num futuro próximo, passará a ser apenas para moradores e veículos autorizados;</li> <li>• A ponte impede a passagem de embarcações na maior parte do tempo;</li> <li>• Os arcos da ponte passam a ser meramente decorativos;</li> <li>• A ponte já começa a ficar mais cara do que o previsto.</li> </ul> <p>A Comissão de Avaliação procedeu então à apreciação da conformidade ambiental do projeto de execução, com base na informação disponibilizada no Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), tendo elaborado o respetivo Parecer Final, no qual se fundamenta a presente decisão.</p>
<p><b>Entidade competente para verificação do cumprimento da decisão</b></p>	<p>Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve</p>
<p><b>Data</b></p>	<p>2014 -10-16</p>
<p><b>Validade da Decisão do RECAPE</b></p>	<p>Nos termos do n.º 1 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, a presente decisão caduca se, decorridos quatro anos a contar da presente data, não tiverem sido iniciados os trabalhos de implementação do projeto.</p>
<p><b>Assinatura</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>O Presidente da CCDR Algarve</b></p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">David Santos</p>