

ANEXO 23 - ACESSO VIÁRIO: REAVALIAÇÃO DE IMPACTES E MITIGAÇÃO

24.1. Impactes nos solos

24.1.1. Fase de construção

A) Afetação do solo

A execução do acesso viário do projeto envolverá trabalhos de desmatagem, decapagem e movimentações de terras, trabalhos estes que têm efeitos sobre os solos, nomeadamente: erosão do solo, destruição permanente e irreversível dos horizontes pedológicos dos solos, e compactação e impermeabilização do solo.

No que diz respeito ao efeito de erosão do solo, este será mais sentido se as atividades mencionadas se realizarem nas épocas de maior pluviosidade, uma vez que os materiais do solo podem ser arrastados pelas escorrências pluviais para locais a cotas inferiores ou, em última instância, para o corpo hídrico recetor mais próximo (neste caso, o rio Douro). Ainda, com a limpeza dos terrenos, os solos ficarão mais expostos aos agentes erosivos, por perda de proteção pelo coberto vegetal, e a sua desagregação aumentará.

A área total de implementação dos acessos viários é de cerca de 14.800 m² (33% da área do projeto), sendo uma zona, a qual ficará sob aterro, parcialmente coincidente com área inundável e classificada com aptidão elevada para utilização agrícola.

Os fluvissois são o tipo de solos com presença maioritária na área em estudo, sendo coincidentes com a área de implantação da rede viária desde a entrada do hotel até ao acesso à nova rotunda, sensivelmente. Estes solos estão associados a um risco de erosão reduzido a nulo.

A restante parte da rede viária está associada ao tipo de solo “antrossolos”. Os antrossolos presentes na área do projeto apresentam um risco de erosão moderado a elevado sendo, por isso, consideradas terras sem aptidão para agricultura (no caso do grau 3 de risco de erosão) e/ou para pastagem melhorada (no caso do grau 4 de risco de erosão).

Estima-se que o impacto associado à afetação do solo pelo acesso viário (agrupando todos os efeitos enumerados) seja negativo, direto, certo, permanente, irreversível, imediato, de âmbito local, de magnitude média e muito significativo. Este impacto será iniciado na fase de construção, estendendo o seu efeito à fase de exploração.

O impacto identificado apresenta um grau de significância elevado uma vez que a rede viária incide em solos que se caracterizam por uma elevada aptidão para utilização agrícola e pastagem melhorada (fluvissois) e por uma aptidão moderada para exploração florestal e pastagens naturais (fluvissois e antrossolos) e ainda por se localizar parcialmente numa zona inundável.

Este impacto deve-se à perda considerável de solo edáfico, sobretudo devido as obras de terraplanagem necessárias para a construção de aterros que sustentarão a rede viária e às características dos solos existentes na área do projeto, tal como foi já referido no EIA.

No entanto, este impacto pode ser atenuado no que se refere à sua significância, passando a classificar-se como significativo, se forem implementadas as medidas gerais de gestão de obra e conservação de solos elencadas no EIA.

B) Aumento da escorrência superficial e consequentes fenômenos de lixiviação e erosão hídrica nos solos

A abertura de acessos conduz potencialmente à perda de solo por remoção e devido ao aumento da escorrência superficial e consequentes fenômenos de lixiviação e erosão hídrica nos solos. Este é um impacto negativo, direto, certo, de âmbito local, de magnitude fraca a média. A sua significância varia de pouco significativo a significativo, tendo em conta as características dos solos e a localização dos acessos (parte da rede viária corresponde a zonas de risco de erosão moderados e elevados – antrossolos – sendo que a parte restante incide em solos com um risco de erosão reduzido a nulo).

Esta mesma ação (construção da rede viária) pode também levar à contaminação do solo com betões, asfalto, óleos e combustíveis, resultantes da maquinaria envolvida nos trabalhos. Este é um impacto negativo, direto, provável, de âmbito local, de magnitude fraca. A sua significância será média (impacte significativo), tendo em conta as características dos solos e a localização dos acessos (devido às razões supramencionadas).

Ambos os impactes poderão ver a sua significância reduzida, caso sejam implementadas corretamente as medidas gerais de gestão de obra e conservação de solos elencadas no EIA.

24.1.2. Fase de exploração

C) Ocupação permanente dos solos

Os impactes permanentes de afetação do solo, com origem na fase de construção e devido à implementação dos acessos viários, mantêm-se na fase de exploração.

Considera-se que estes impactes são negativos, diretos, certos, permanentes, irreversíveis, imediatos, de âmbito local, de magnitude média e pouco significativos, já que representam a continuação dos impactes descritos para a fase de construção.

D) Alteração do uso do solo

A construção dos acessos provocará uma alteração permanente no uso do solo, o que se pode avaliar como um impacto negativo, direto, certo, permanente e irreversível (pelo menos durante a vida útil do projeto), imediato, local, de magnitude média e pouco significativo, uma vez que se mantém a perda de potencialidade de uso ao nível de áreas agrícolas e agroflorestais e de florestas e meios seminaturais descrita para a fase de construção, com a conversão numa área associada a territórios artificializados.

E) Contaminação dos solos envolventes à rodovia

Outro impacto sobre os solos na fase de exploração da rede viária do empreendimento diz respeito à contaminação dos solos envolventes à rodovia, pela deposição das emissões atmosféricas originadas pelo tráfego ou pelo fluxo de águas de escorrência provenientes da componente rodoviária.

Trata-se de um impacto negativo, direto, certo, permanente, irreversível e razoavelmente conhecido. A magnitude será baixa, tendo em conta a área afetada e as previsões de tráfego. Os impactes serão tanto mais significativos (pouco significativos a significativos) quanto melhor for a qualidade dos solos afetados, dependendo ainda do tipo e dimensão da contaminação.

24.2. Medidas

Recomenda-se a correta aplicação de todas as medidas gerais para a fase de construção, sobretudo aquelas a que dizem respeito à proteção dos solos.

Para a fase de exploração, pode-se considerar a seguinte reformulação da medida já recomendada no âmbito do EIA:

Sol2. Não utilização de produtos sintéticos (compostos essencialmente por azoto e fósforo) e de produtos fitossanitários na manutenção dos espaços verdes em torno da unidade hoteleira e na manutenção do coberto vegetal dos taludes dos aterros onde assentará a nova rede viária, de forma a evitar a contaminação dos solos.