



DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

DESIGNAÇÃO DO PROJETO	Projeto de Estabilização do Talude e Proteção da VE2 entre os Túneis da Ladeira da Vinha e João Delgado - Troço entre o km 3+600 e 3+800
FASE EM QUE SE ENCONTRA O PROJETO	Projeto de Execução
TIPOLOGIA DO PROJETO	Obras costeiras de combate à erosão marítima
ENQUADRAMENTO NO REGIME JURÍDICO DE AIA	Alínea k) do ponto n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
LOCALIZAÇÃO (FREGUESIA E CONCELHO)	Freguesia de Seixal, Concelho de Porto Moniz
IDENTIFICAÇÃO DAS ÁREAS SENSÍVEIS	<ul style="list-style-type: none"> Área Protegida do Parque Natural da Madeira, cujo limite é a linha de costa; Sítio da Rede Natura 2000 PTMAD0001 - Laurissilva da Madeira, classificado como Zona Especial de Conservação (ZEC) e Zona de Proteção Especial (ZPE), cujo limite na zona do projeto coincide, em regra, com a rodovia (VE2).
PROPONENTE	Concessionária de Estradas Viaexpresso da Madeira, S.A.
ENTIDADE LICENCIADORA	a Secretaria Regional de Equipamentos e Infraestruturas
AUTORIDADE DE AIA	Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas (DRAAC)

DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJETO	<p>O Projeto visa a estabilização do talude bem como a proteção da via rodoviária VE2, no troço entre os Túneis da Ladeira da Vinha e João Delgado, entre os km 3+600 e 3+800, com uma extensão de cerca de 200 m, e tem por objetivo o reperfilamento desse troço de via e criação de uma via de serviço para manutenção da obra que visa salvaguardar a segurança dos utentes contra a queda de blocos provenientes da escarpa localizada a sul da via e garantir a segurança rodoviária da VE2. As intervenções previstas incluem, ainda, uma obra de proteção marítima para combate à erosão que se verifica na zona e que tem como consequência a gradual modificação da costa.</p> <p>A área de intervenção do projeto corresponde à VE2 entre os Túneis da Ladeira da Vinha e João Delgado, mais precisamente no troço compreendido entre os km 3+600 e 3+800, na freguesia do Seixal, concelho de Porto Moniz.</p>
-------------------------------------	--

O projeto contempla o reperfilamento do troço da VE2 e a criação de uma via de serviço para manutenção da obra, visando garantir condições de segurança na VE2, bem como obra de estruturas. A obra de estruturas a realizar neste troço da VE2 pode ser dividida em três grandes conjuntos de intervenções, nomeadamente:

- Realização de pórtico de proteção da VE2, em betão armado, contra a queda de blocos na via;
- Cortina de estacas mono-apoiada protegendo o topo do talude contra a ação erodível dos agentes atmosféricos;
- Proteção da face do talude com betão projetado e proteção da ação marítima do pé do talude através de solução tipo quebramar.

A estrutura proteção adotada consiste num pórtico em betão armado, com uma extensão de cerca de 181 m a eixo.

A área de intervenção do projeto localiza-se em áreas sensíveis conforme os critérios da alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação:

- Área Protegida do Parque Natural da Madeira, cujo limite é a linha de costa;
- Sítio da Rede Natura 2000 PTMAD0001 - Laurissilva da Madeira, classificado como Zona Especial de Conservação (ZEC) e Zona de Proteção Especial (ZPE), cujo limite na zona do projeto coincide, em regra, com a rodovia (VE2).

A uma milha náutica da costa encontra-se o Sítio de Importância Comunitária (SIC) Cctáccos da Madeira, que se desenvolve em torno da Ilha da Madeira, de Porto Santo e das Desertas, compreendendo uma área de cerca de 682.000 hectares.

Os antecedentes do projeto não incluíam uma intervenção costeira. Mas, em abril de 2019, o projeto apresentava a inclusão de uma obra de proteção costeira, estando assim sujeito a procedimento de AIA. Nessa sequência, em fase preliminar do procedimento de AIA, a DRE decidiu apresentar à Autoridade de AIA (DRAAC), a Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do EIA (nos termos do n.º 1 do Artigo 12º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013), a qual recebeu deliberação favorável a 14 de abril de 2020.

SÍNTESE DO PROCEDIMENTO

Dando cumprimento à atual legislação sobre o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) – Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação – a Secretaria Regional de Equipamentos e Infraestruturas, na qualidade de entidade licenciadora, enviou através de email, com entrada 2601/2021, a 13 de julho de 2021 na Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto Estabilização do Talude e Proteção da VE2



entre os Túneis da Ladeira da Vinha e João Delgado - Troço entre o km 3+600 e 3+800.

O projeto em causa encontra-se sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), ao abrigo alínea k) do ponto n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

A Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas (DRAAC), na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes da Direção de Serviços do Ambiente e Economia Circular, da Divisão de Educação e Cidadania Ambiental da Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas, da Secretaria Regional de Mar e Pescas, da Secretaria Regional de Equipamentos e Infraestruturas, do Instituto das Florestas e Conservação da Natureza e do Município de Porto Moniz.

Da análise efetuada, a CA considerou que, em termos de estrutura, os documentos apresentados enquadravam-se de forma suficiente no requerido pelo Anexo V do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, pelo que a autoridade de AIA emitiu a Declaração de Conformidade do Estudo de impacte Ambiental a 23 de agosto de 2021.

A CA elaborou o presente parecer técnico com base nos seguintes elementos:

- Relatório Síntese e Resumo Não Técnico;
- Pareceres Externos solicitados às seguintes entidades:
 - **Laboratório Regional de Engenharia Civil - LREC**, entidade com competências na qualidade e a segurança das obras, proteção e a reabilitação do património natural e construído, bem como a modernização e inovação tecnológicas do sector da construção;
 - **Direção Regional do Ordenamento do Território – DROTe**, pelas competências em matéria de política regional da paisagem;
 - **Águas e Resíduos da Madeira - ARM**, entidade com competência na exploração e na gestão do sistema multimunicipal de águas e de resíduos da Região Autónoma da Madeira;
 - **Empresa de Eletricidade da Madeira – EEM**, entidade responsável pela produção, transporte, distribuição e comercialização de energia na Região Autónoma da Madeira, e potencialmente afetada pelo Projeto;
 - **Serviço Regional de Proteção Civil, IP-RAM**, no âmbito das suas competências em segurança;
 - **Direção de Serviços de Ação Climática e Sustentabilidade - DRAAC**, no âmbito das suas competências sobre as alterações climáticas;

- **Direção de Serviços de Recursos Hídricos e Litoral – DRAAC**, no âmbito das suas competências sobre os recursos hídricos e litoral;
 - **Instituto Português do Mar e Atmosfera – IPMA**, entidade com responsabilidades ao nível do território nacional nos domínios do mar e da atmosfera;
 - **Direção Regional do Mar**, enquanto entidade com competências na execução da política definida para a área do mar;
 - **Direção Regional de Equipamento Social e Conservação - DRESC**, entidade com competências na Hidráulica;
 - **Capitania do Porto do Funchal**, entidade com competência no campo da aplicação e verificação do cumprimento das leis e regulamentos marítimos;
 - **Altice Portugal – Telecom**, enquanto entidade potencialmente afetada pelo Projeto
- Análise dos resultados da Consulta Pública, que decorreu durante 30 dias úteis, de 20 de agosto a 30 de setembro de 2021;

Notificação da proposta de DIA ao proponente para efeitos de audiência prévia, ao abrigo do Código do Procedimento Administrativo, a 18 de outubro de 2021.

Análise da pronúncia apresentada em sede da Audiência de Interessados e emissão da presente DIA.

**SÍNTESE DOS PARECERES
APRESENTADOS PELAS ENTIDADES
CONSULTADAS**

No âmbito do presente procedimento, e ao abrigo do ponto 11 do artigo 14.º do RJAIA, foram consultadas as seguintes entidades externas à CA: Laboratório Regional de Engenharia Civil - LREC; à Direção Regional do Ordenamento do Território – DROTe; à Águas e Resíduos da Madeira - ARM; à Empresa de Eletricidade da Madeira – EEM; ao Serviço Regional de Proteção Civil, IP-RAM; à Direção de Serviços de Ação Climática e Sustentabilidade - DRAAC; à Direção de Serviços de Recursos Hídricos e Litoral – DRAAC; ao Instituto Português do Mar e Atmosfera – IPMA; à Direção Regional do Mar; à Direção Regional de Equipamento Social e Conservação - DRESC; à Capitania do Porto do Funchal; e à Altice Portugal – Telecom,.

O Instituto Português de Meteorologia não se pronunciou. Os pareceres das restantes entidades apresentam-se de seguida:

Capitania do Porto do Funchal

Esta entidade emite parecer com o seguinte teor:



“(…) no âmbito das competências da Autoridade Marítima em matéria de segurança da navegação, preservação e conservação do meio marinho, preservação e conservação do Domínio Público Marítimo, conforme estatuído na alínea b) do n.º 8 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março e alínea f) do n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, em articulação com o estabelecido no n.º 11 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a Capitania do Porto do Funchal emite parecer favorável quanto ao Estudo de Impacte Ambiental – EIA.”

Secretaria Regional de Equipamentos e Infraestruturas – Direção Regional de Equipamento Social e Conservação

Esta entidade, no âmbito das suas competências, informa que:

“(…) Após análise das peças processuais, verificou-se no Quadro 1 do Capítulo 9.3.1. da Memória Descritiva e Justificativa do Volume 1 - Infraestruturas Rodoviárias, correspondente à página 7 do documento com nomenclatura 18063-PE-V01-IRV-MDJ-B, que o caudal de ponta de cheia para um período de retorno de 100 anos, foi determinado através das constantes a e b das curvas IDF, definidas para a Região Pluviométrica B (292,5 para o parâmetro a e de -0.508 para o parâmetro b), contudo para a Região Autónoma da Madeira os valores definidos no trabalho desenvolvido por Matos e Silva (1986), são os da Região Pluviométrica C (438,75 para o parâmetro a e de -0.508 para o parâmetro b). Não obstante o exposto, efetuado o recálculo com os valores definidos para a Região Autónoma da Madeira, verifica-se que a secção de vazão da passagem hidráulica proposta é adequada para a vazão do caudal de ponta de cheia, bem como a inclinação proposta para a passagem hidráulica permite a autolimpeza.

No que respeita à canalização a montante da passagem hidráulica que será efetuada numa extensão de 5 metros com recurso a 6 degraus em rocha, somos do parecer que a mesma deverá ser efetuada com uma soleira de raio igual a 2,5 vezes a altura da passagem com concordância tipo "pescoço de cavalo", eliminando os degraus em rocha, o que permitirá diminuir a probabilidade de obstrução da boca de entrada em caso de episódios de cheia detriticos.

Da análise ao conteúdo do EIA, verifica-se que foi efetuada a caracterização da situação atual dos recursos hídricos a nível das águas superficiais no capítulo 4.6 do estudo, bem como efetuada a avaliação dos impactos e proposta medidas de mitigação referentes ao domínio hídrico fluvial na fase de construção e fase de exploração no capítulo 5.6 do estudo de impacte ambiental, não nos tendo nada a obstar ou a acrescentar em relação ao conteúdo do estudo no âmbito das



competências da Secretaria Regional de Equipamentos e Infraestruturas no domínio hídrico fluvial.”

Laboratório Regional de Engenharia Civil - LREC

O LREC, no âmbito das suas competências, emite parecer com o seguinte teor:

“1. O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto em apreço comporta a identificação e análise das condicionantes ambientais e territoriais existentes na área de intervenção e os impactes ambientais, positivos e negativos, potencialmente gerados pelo projeto, tendo concluído que a solução de engenharia apresentada é ambientalmente viável e o processo construtivo totalmente exequível.

2. A solução de engenharia proposta para mitigar o risco de ocorrência de movimentos da vertente na área da Estrada Regional de São Vicente – Porto Moniz, designadamente com a execução de uma cobertura de proteção de uma estrada na forma de um pórtico em betão armado, cumpre com a adoção de boas práticas no desenho e implementação de soluções estruturais, que visam a mitigação do risco de movimentos de vertente em infraestruturas rodoviárias localizadas em ambiente de montanha.

3. Assim, da análise do conteúdo do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) e, uma vez que se trata de uma intervenção territorial que visa garantir a proteção civil de pessoas e bens, informa-se que o parecer do LREC relativamente ao projeto e ao respetivo EIA é globalmente favorável.”

Serviço Regional de Proteção Civil, IP-RAM

Este serviço, no âmbito das suas competências, emite o seguinte parecer:

“A presença da VE2 constitui um impacte negativo nos solos da área diretamente ocupada por esta estrada.

De modo geral, a infraestrutura encontra-se implantada numa zona, com elevada suscetibilidade à ocorrência de movimentos de massa em vertente, sujeita a erosão costeira (menos suscetível na base, ao passo que a arriba apresenta uma classe moderada), e na qual estão identificados pontos críticos passíveis de causarem estrangulamentos ao livre escoamento de material deslizando resultante de condições meteorológicas extremas, como é o caso de forte precipitação.



Analisada a proposta, considera-se não existirem condicionantes que impeçam o desenvolvimento do projeto, e que as intervenções previstas terão no seu conjunto impactos muito positivos, permanentes e irreversíveis, uma vez que asseguram a adequada funcionalidade da VE2 entre os Túneis da Ladeira e de João Delgado, resultando na melhoria da rede viária e acessibilidades e das condições de segurança dos utentes da VE2. Direção Regional, no âmbito das suas competências considera que o Estudo de Impacte Ambiental “está bem desenvolvido, apresentando descritores claros em termos de impactos previstos quer em fase de construção, quer de exploração, bem como apresenta medidas de mitigação adequadas.

Também, estão previstos programas de monitorização para o ruído, qualidade do ar, qualidade da água, Fauna e Flora e Paisagem, que considera pertinentes e ajustados à realidade em estudo.

Considera turisticamente positiva a prevista reabilitação da Casa do Caramujo para Centro de Interpretação da Floresta Laurissilva, o que permitirá dignificar aquele que, originalmente, foi um ponto de abrigo e descanso dos caminhantes que percorriam o Caminho Real entre as costas Sul e Norte da Ilha da Madeira.

Assim, propõe a emissão de parecer favorável ao EIA em apreço.”

Altice Portugal – Telecom

Esta entidade, “após leitura do EIA, o relativo às infraestruturas ALTICE / PORTUGAL TELECOM” considera “que está em conformidade pelo que não tem qualquer parecer sectorial a adicionar.”

Direção Regional do Ordenamento do Território - DROTe

Esta entidade informa que, “das questões do parecer setorial tipo, nenhuma se aplica ao âmbito das competências da DROTe.”

Direção de Serviços de Ação Climática e Sustentabilidade - DRAAC

No âmbito exclusivo das suas competências sobre as alterações climáticas, esta entidade pronunciou-se sobre o EIA, salientando “a inclusão, na descrição da situação atual, de um capítulo específico sobre alterações climáticas, com a apresentação dos cenários climáticos e potenciais impactos, complementado com informação bastante completa sobre os efeitos esperados das mesmas em vários descritores,



como a hidrodinâmica costeira, os recursos hídricos ou os sistemas ecológicos.

Assim, e tendo em conta a natureza do projeto e a sua importância para a proteção e salvaguarda da segurança dos utilizadores da via, descrita como de grande importância para a acessibilidade, capacidade de mobilidade e desenvolvimento local, a apreciação técnica global do EIA é positiva.”

Uma vez que, “não foram detetadas condições fundamentais em falta, pelo que não se colocam condicionantes ao projeto apresentado.”

“No que diz respeito à avaliação dos impactos e medidas de mitigação, e no âmbito específico das competências da DSACS, salientam-se os seguintes:

a) Alterações Climáticas

O EIA descreve os impactos que as alterações climáticas poderão causar ao projeto no longo prazo, concluindo que os mesmos serão positivos e de magnitude média. De facto, o aumento da proteção costeira e a estabilização do talude contribuirão para uma diminuição dos processos erosivos, que serão potenciados com os cenários climáticos futuros de aumento do nível médio do mar e da ocorrência de fenómenos extremos.

b) Hidrodinâmica Marinha

Salienta-se positivamente a apresentação de estudos sobre os impactos do projeto na hidrodinâmica marinha da área de intervenção, nomeadamente os efeitos potenciais da construção da obra de proteção do pé de talude na agitação marítima, concluindo que a mesma não provoca alterações nas condições de incidência da agitação marítima, considerando-se por isso os impactos nulos ou negligenciáveis.

c) Afetação das Áreas Classificadas

Tendo em conta que os impactos negativo da afetação direta sobre as Áreas Classificadas é de significância Muito Alta, considerando o conjunto de Áreas Classificadas afetadas e a sua importância Regional, Nacional e Internacional das mesmas, salientam-se as medidas de mitigação apresentadas, nomeadamente: i) as medidas compensatórias de controlo e erradicação das espécies invasoras identificadas na área de estudo e plantação de vegetação endémica da Madeira e da Macaronésia; ii) o planeamento a obra de modo a evitar, na medida do possível, a realização das atividades mais impactantes do ponto de vista ecológico, minimizando a interferência com os processos reprodutivos da Flora e Vegetação presentes e iii) a fiscalização ambiental da obra pelo Proponente (ou entidade por ele contratada) para verificar a implementação das medidas de minimização/compensação previstas



para os impactes ecológicos. Estas medidas de mitigação tornam, de uma forma genérica, a significância dos impactes após a adoção das medidas de mitigação Baixa, pelo que somos de parecer que são adequadas.”

Direção de Serviços de Recursos Hídricos e Litoral – DRAAC

Esta Direção de Serviços entende que: “ao nível dos recursos hídricos o projeto tem particular incidência na massa de água costeira, devido à construção do quebra-mar para defesa costeira do talude da VE2 que irá ocupar uma área de cerca de 7.107m²; Projeção de betão para proteção do talude numa área de 2655 m²;

Nas massas de água interiores: Substituição da passagem hidráulica existente afetará uma área de cerca de 40 m²; Implantação do Estaleiro junto a uma linha de água.

No caso das massas de água interiores, a adoção das medidas preventivas e das medidas mitigadoras dos impactes negativos preconizadas no EIA pressupõem a existência de reduzido impacte, localizado e de carácter temporário, circunscrito à área envolvente do estaleiro e à área onde será implantada a passagem hidráulica.

As massas de água que serão afetadas apresentam uma reduzida dimensão, não havendo utilizações das águas a jusante da área onde serão realizadas as intervenções previstas no projeto, face à proximidade das fozes.

Na massa de água costeira os impactes serão mais significativos e de carácter duradouro pela criação de uma barreira quebra-mar e pela construção de defesa de pé de talude, ambas essenciais para a proteção das obras que irão ser realizadas.

Face à localização da intervenção, em área afeta ao domínio público marítimo – leito e margem das águas do mar,” foram consideradas como condicionantes “para cumprimento do disposto na alínea b) do n.º 8, do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março e no artigo 162º do Decreto-Lei n.º 46311, de 27 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 22/87, de 13 de janeiro, deverão constar no processo os pareceres da Capitania do Porto do Funchal e da Alfândega do Funchal.”

Foi ainda acrescida a seguinte correção: “A passagem hidráulica a efetuar ao km 3+585, para substituir a existente está sujeita a licença prévia. A entidade licenciadora, para a qual deverá ser submetido o processo de licenciamento é a Direção Regional de Equipamentos e Conservação – DRESC e não a DRAAC como mencionado no EIA.”

Águas e Resíduos da Madeira - ARM

A ARM emite parecer na qualidade de entidade gestora do sistema público e multimunicipal de águas e hidroagrícolas da RAM.

Esta entidade informa “não possuir infraestruturas na área de intervenção indicada”.

“No que diz respeito às competências da ARM, S.A. não existem condições fundamentais, não consideradas no EIA, para que o projeto não possa ser executado. Contudo, é de referir que se encontra em desenvolvimento um projeto para a instalação de uma conduta elevatória DN500 PN25 associada ao Sistema Elevatório do Seixal, sob vias de circulação automóvel, cujo traçado preliminar, coincide com a zona de intervenção, em toda a sua extensão e referidas condicionantes, incidindo nas áreas específicas sob sua gestão, em conformidade com o estipulado no Decreto Legislativo Regional n.º 17/2014/M, de 16 de dezembro.

Considera-se não ser necessária a entrega de elementos para além, de todos os dados e informações necessárias à verificação e cumprimento das condicionantes, medidas de minimização e dos programas de monitorização e acompanhamento.

No âmbito das competências da ARM não se preveem medidas de redução ou compensação de impactes negativos, bem como de potenciação de impactes positivos, e esta não se opõe a nenhuma das medias constantes do parecer, bem como não tem nada a acrescentar relativamente à proposta de monitorização/accompanhamento ambiental/outras.”

Direção Regional do Mar

Esta Direção Regional informa o seguinte: “Atendendo à natureza da matéria em apreço, e considerando as atuais atribuições legais da DRM, estabelecidas no DLR n.º 2512020IM, de 30 de março, somos do entendimento que esta não é da competência desta Direção Regional do Mar, pelo que nada temos a informar sobre o projeto em análise.”

Empresa de Eletricidade da Madeira – EEM

“Com referência ao assunto identificado em epígrafe e após a análise aos documentos que compõem o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto de Estabilização do Talude e Proteção da VE2 entre os



	<p>Túneis da Ladeira da Vinha e João Delgado, vem a EEM informar V.Exa. que o EIA identificou e classificou os impactes sobre as infraestruturas de eletricidade existentes na área de intervenção, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Linha subterrânea a 30 kV;• Linha subterrânea a 6,6 kV;• Iluminação Pública;• Várias caixas de visita;• Posto de Transformação. <p>Nesta sequência a EEM concede o respetivo parecer favorável às medidas de mitigação apresentadas no EIA, reforçando sobre a necessidade de informar sobre a data de arranque da obra, de forma a designar os responsáveis pelo acompanhamento dos trabalhos.”</p>
--	--

<p>SÍNTESE DO RESULTADO DA CONSULTA PÚBLICA E SUA CONSIDERAÇÃO NA DECISÃO</p>	<p>Em cumprimento do preceituado no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, a Consulta Pública decorreu entre os dias 20 de agosto a 30 de setembro de 2021.</p> <p>Durante este período de Consulta Pública foram registadas oito exposições.</p> <p><u>Consideração dos resultados da Consulta Pública na decisão:</u></p> <p>As preocupações acima expressas foram consideradas na avaliação desenvolvida.</p>
---	--

<p>INFORMAÇÃO DAS ENTIDADES LEGALMENTE COMPETENTES SOBRE A CONFORMIDADE DO PROJETO COM OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL, AS SERVIDÕES E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA E DE INSTRUMENTOS RELEVANTES</p>	<p>De acordo com o EIA, apenas o PDM de Porto Moniz tem função de regulação dos usos do solo. Todos os outros instrumentos têm uma natureza estratégica e orientadora. O projeto de execução não revela incompatibilização com os Instrumentos de Gestão Territorial aplicáveis, mas por se encontrar em área protegida está sujeito às obrigações decorrentes dos condicionamentos definidos no Regulamento do Plano de Ordenamento e Gestão da Laurissilva da Madeira.</p>
---	---



	<p>A presente DIA fundamenta-se no Parecer da CA e no Relatório da Consulta Pública destacando-se, de seguida, os principais aspetos decorrentes da análise desenvolvida.</p> <p>O Projeto de Estabilização do Talude e Proteção da VE2 entre os Túneis da Ladeira da Vinha e João Delgado - Troço entre o km 3+600 e 3+800 tem por objetivo o reperfilamento do troço e a criação de uma via de serviço para manutenção, visando salvaguardar a segurança dos utentes contra a queda de blocos provenientes da escarpa localizada a sul da via e garantir a segurança rodoviária da VE2.</p> <p>O projeto contempla ainda três grandes intervenções, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Realização de pórtico de proteção da VE2, em betão armado, contra a queda de blocos na via;- Cortina de estacas mono-apoiada protegendo o topo do talude contra a ação erodível dos agentes atmosféricos;- Proteção da face do talude com betão projetado e proteção marítima do pé do talude através de solução tipo quebra-mar, que visa o combate à erosão marítima (contra a ação direta da agitação marítima) que se tem verificado na zona em questão e que tem como consequência a gradual modificação da costa, conforme descrito e analisado no EIA.
<p>RAZÕES DE FACTO E DE DIREITO QUE JUSTIFICAM A DECISÃO</p>	<p>Relativamente aos Descritores Ecológicos, verificou-se que no respeitante ao ponto 4 – Caraterização da Situação Atual, nos seus pontos:</p> <p>4.4. Geologia, geomorfologia e geotecnia: não foi feita a caraterização geológica da componente marinha da área de estudo, quer ao nível da zona intertidal (ou zona de marés), quer ao nível infralitoral ou sublitoral (zona sempre emersa). A título de exemplo, não é referida a área total da zona intertidal que será intervencionada, para a criação do quebra-mar, de acordo com a tipologia do litoral (calhau rolado, rocha). O mesmo sucedendo em relação a outras caraterísticas, tais como morfologia, declive, granulometria, entre outras.</p> <p>4.5. Solos e Usos do solo: a classificação usada na identificação dos solos, no que se refere à componente marinha da área de estudo, é desadequada. A área de implantação do projeto, a nível desta componente, será feita na zona intertidal e na zona infralitoral, não sendo correta a designação empregue – “Oceano Atlântico” (Quadro 12 – Classes de ocupação do solo presentes na área de estudo).</p> <p>4.11. Sistemas Ecológicos: foram detetadas algumas lacunas, inerentes, tal como o próprio EIA refere, “a um esforço de amostragem limitado</p>



ao nível do trabalho de campo realizado (...)” o qual “(...) contemplou apenas uma campanha de amostragem na época da Primavera”.

No caso dos morcegos, por exemplo, o EIA refere que não foram realizadas amostragens com gravação de ultrassons, apenas foi efetuada observação junto a postes de iluminação da rodovia; no caso dos mamíferos terrestres, o EIA menciona igualmente o “reduzido esforço de amostragem preconizado”.

Relativamente à fauna invertebrada terrestre, o EIA considera que apresenta um baixo valor ecológico, no entanto, face ao reduzido esforço de amostragem, tal informação pode ser enviesada.

No que se refere à componente marinha (zona intertidal e infralitoral), a metodologia usada para a caracterização não foi devidamente descrita, sendo que o esforço de amostragem realizado foi mínimo. Acresce o facto de não terem sido aplicados métodos quantitativos, nem realizada replicação temporal. Como tal, a caracterização das comunidades biológicas não é robusta, não sendo correta, por exemplo, a referência de que a comunidade de peixes observada é pouco abundante.

A afirmação de que a diversidade marinha inventariada é baixa, também não se revela correta, sobretudo quando não fundamentada com comparativo.

Constata-se que, no geral, o esforço de amostragem foi reduzido para o descritor Sistemas Ecológicos, tendo sido apenas efetuada a identificação das espécies de fauna e flora ocorrentes na área de estudo, em meio terrestre e meio marinho, nos vários grupos, com base em observações diretas e capturas de imagens, não havendo registo de dados quantitativos (apenas são mencionados dados qualitativos).

Não obstante, em termos gerais, considera-se que o EIA em avaliação procedeu à identificação dos principais impactes que podem decorrer da execução do projeto sobre a área a ser intervencionada.

Considerando a elevada distância do projeto a recetores sensíveis à poluição atmosférica, o carácter temporário da obra e o pressuposto que não expectável que o projeto induza, por si, ao aumento do tráfego da VE2, considera-se que a análise realizada ao descritor **Qualidade do Ar**, embora simplista, é razoável.

Em relação ao descritor **Ruído Ambiente**, o EIA fez um trabalho de campo de elevada qualidade, seguindo as recomendações da “Nota Técnica para Avaliação do Descritor em AIA – versão 2”, publicada pela APA, em junho de 2010.



Dado que não é expectável que o projeto induza, por si, ao aumento do tráfego da VE2, considera-se que não irá agravar a qualidade do ar ou ruído ambiente na fase de exploração.

Relativamente ao descritor **Alterações Climáticas**, salienta-se a inclusão, na descrição da situação atual, de um capítulo específico sobre alterações climáticas, com a apresentação dos cenários climáticos e potenciais impactes, complementado com informação bastante completa sobre os efeitos esperados das mesmas em vários descritores, como a hidrodinâmica costeira, os recursos hídricos ou os sistemas ecológicos.

Assim, e tendo em conta a natureza do projeto e a sua importância para a proteção e salvaguarda da segurança dos utilizadores da via, descrita como de grande importância para a acessibilidade, capacidade de mobilidade e desenvolvimento local, a apreciação técnica global do EIA é positiva.

Em termos da **Componente Social**, mais especificamente relativa à proteção civil, as intervenções previstas terão no seu conjunto impactes muito positivos, permanentes e irreversíveis, uma vez que asseguram a adequada funcionalidade da VE2 entre os Túneis da Ladeira e de João Delgado, resultando na melhoria da rede viária e acessibilidades e das condições de segurança dos utentes da VE2.

Relativamente ao descritor **Recursos Hídricos**, as massas de água que serão afetadas apresentam uma reduzida dimensão, não havendo utilizações das águas a jusante da área onde serão realizadas as intervenções previstas no projeto, face à proximidade das fozes.

Na massa de água costeira os impactes serão mais significativos e de caráter duradouro pela criação de uma barreira quebra-mar e pela construção de defesa de pé de talude, ambas essenciais para a proteção das obras que irão ser realizadas.

Quanto ao descritor **Resíduos**, analisados os elementos patentes no Estudo de Impacte Ambiental do Projeto de Execução para a "Estabilização do Talude de proteção da VE2, entre os túneis da Ladeira da Vinha e João Delgado – Troço 3+600 e 3+800", considera-se não existirem elementos para a não execução do Projeto. Não obstante, salienta-se que o EIA se encontra bastante incompleto relativamente ao modelo de gestão de resíduos vigente na Região e alguma da legislação citada já se encontra revogada. Ademais, com exceção dos solos e rochas, não são apresentadas estimativas relativamente aos quantitativos de resíduos a produzir, apesar destes constarem do PPGRCD relativo ao projeto. Também não é especificada a localização do estaleiro de obra, nem dos locais de armazenagem de resíduos e equipamentos a utilizar para esse efeito. Estes factos inviabilizam a análise mais detalhada e cuidada dos **impactes** associados ao descritor

e da adequação das medidas de mitigação propostas. De modo genérico, e de acordo com o Estudo, os impactes diretamente e indiretamente associados ao descritor "Resíduos" ocorrem sobretudo na fase de construção e podem ser mitigados pela adoção de medidas de mitigação e boas práticas.

Globalmente, face ao exposto, ponderando os impactes positivos e os impactes negativos do projeto, a Comissão de Avaliação propõe a emissão de parecer favorável ao projeto "Estabilização do Talude e Proteção da VE2 entre os Túneis da Ladeira da Vinha e João Delgado - Troço entre o km 3+600 e 3+800", condicionado ao cumprimento dos elementos a apresentar à Autoridade de AIA, das medidas de minimização, dos planos de acompanhamento ambiental e dos programas de monitorização mencionados de seguida neste parecer.

DECISÃO

Favorável Condicionada

CONDICIONANTES

1. A passagem hidráulica a efetuar ao km 3+585, para substituir a existente está sujeita a licença prévia da DRESC.
2. Deverá o promotor apresentar um plano de monitorização do descritor Sistemas Ecológicos, para a fase de pós-construção, com evidência da caracterização de uma situação de referência complementar, de forma a colmatar lacunas identificadas. A monitorização deve incidir sobre as comunidades biológicas presentes na área intervencionada e áreas de controlo, de modo a permitir avaliar a evolução dos impactes do projeto.

ELEMENTOS A APRESENTAR PREVIAMENTE À FASE DE CONSTRUÇÃO

Antes do início da execução do Projeto deverão ser adicionados e apresentados à autoridade de AIA os seguintes elementos:

- Plano de Ação para combate à poluição marinha, com medidas de mitigação para combater eventuais situações/atividades com efeitos impactantes na envolvente marinha, como derrames de combustíveis, óleos, etc.;
- Plano de Acompanhamento Ambiental (PAA) da obra, a implementar na fase de construção, de modo a minimizar e controlar os impactes negativos passíveis de ocorrer nessa fase e garantir a implementação das medidas de minimização propostas;

- Plano de monitorização para a fase de pós-construção do projeto (descriptor Sistemas Ecológicos).

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO/POTENCIAÇÃO/COMPENSAÇÃO

As Medidas de Minimização apresentadas no Estudo de Impacte Ambiental devem ser cumpridas integralmente em todas as fases do projeto, acrescidas das que se elencam abaixo e de outras que venham a ser definidas e aprovadas:

Resíduos

Fase de exploração

- Fase de Cumprir integralmente as medidas de mitigação constantes do Estudo de Impacte Ambiental no que concerne ao descriptor “resíduos”, incluindo a recolha, armazenagem e encaminhamento de resíduos.
- Cumprir as disposições legais em matéria de gestão de resíduos, nomeadamente as preconizadas pelo Decreto-lei n.º 102-D12020, de 10 de dezembro, que aprova o regime geral da gestão de resíduos, o regime jurídico da deposição de resíduos em aterro e altera o regime da gestão de fluxos específicos de resíduos. Deverão ainda ser respeitadas todas as disposições contidas nas normas técnicas e regras gerais publicadas pela Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. no âmbito da suprarreferida legislação, designadamente a Nota Técnica relativa à “Classificação de Solos e Rochas como Subprodutos”.
- Atualizar o Plano de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição 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 e demais disposições legais em vigor relativamente à Gestão de Resíduos, atendendo a que, por exemplo, parte da legislação, à luz da qual foi elaborado o Plano, se encontra revogada.
- Adotar a hierarquia de prioridades de gestão de resíduos definida pela União Europeia, que determina a prioridade dos tratamentos e formas de valorização a dar aos resíduos. Deverá ser dada primazia à prevenção/redução da produção de resíduos. Quando a produção de um resíduo não puder ser evitada, deverá ser privilegiada a reutilização e, posteriormente, a reciclagem. A eliminação e deposição de resíduos em aterro deverão ser reduzidas ao mínimo e indispensável, devendo ser consideradas como as últimas opções de gestão e só poderão ser realizadas após a respetiva triagem dos mesmos.
- Encaminhar regularmente todos os resíduos para um operador/instalação licenciado/a, mantendo os registos das operações e assegurando o cumprimento dos requisitos legais aplicáveis, designadamente no que concerne ao preenchimento das guias eletrónicas para transporte de resíduos (e-Gar).
- Promover a reutilização de materiais e a incorporação de materiais reciclados na obra.



- Implementar na obra um sistema de triagem e deposição seletiva de resíduos.
- Manutenção dos RCD em obra pelo mínimo tempo possível, de acordo com o princípio da proteção da saúde humana e do ambiente.
- Selecionar cuidadosamente os operadores licenciados para gestão das diversas tipologias de resíduos, de acordo com a listagem disponível no Website da Direção Regional do Ambiente e Recursos Naturais.
- Selecionar criteriosamente os locais de armazenagem de resíduos e de materiais. Os locais de armazenagem devem ser implantados longe de linhas de água, afastados de zonas suscetíveis a cheias e inundações ou de zonas sensíveis a condições meteorológicas adversas, de modo a não colocar em risco pessoas e bens.
- Proceder à limpeza da via pública sempre que nela sejam vertidos materiais de construção ou resíduos.
- No caso de ocorrer um derrame accidental de substâncias/resíduos poluentes sobre o solo, sem prejuízo de outras medidas, proceder de imediato à remoção 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.
- No caso de avaria de equipamentos e de necessidade de reparação no local, proceder de forma adequada à gestão dos resíduos produzidos, nomeadamente óleos hidráulicos ou lubrificantes.
- Atendendo a que não é definido no EIA a integração ou não da totalidade das terras/solos/rochas produzidas em obras, alerta-se para a importância do seu adequado manuseamento e do cumprimento escrupuloso das condições de armazenagem por forma a não danificar quaisquer valores naturais nem representar um risco à segurança.
- Atendendo a que não é realizada a descrição/caracterização /parque de resíduos do estaleiro da obra, salienta-se que deverá possuir o espaço necessário ao correto acondicionamento, triagem, deposição seletiva, acondicionamento e armazenagem temporária dos RCD produzidos. Cada área funcional do estaleiro deverá dispor de contentores adequados à deposição seletiva de resíduos.
- Manter um registo atualizado das quantidades de resíduos gerados e respetivos destinos finais, com base nas guias eletrónicas de acompanhamento de resíduos (e-Gar).
- O número de contentores disponíveis para a deposição de resíduos deverá ser adequado à produção de resíduos estimada e à periodicidade de recolha.
- Assegurar a limpeza adequada dos espaços, de modo a evitar a atração de pragas (como os ratos que por sua vez são predadores de outras espécies da fauna (invertebrados e aves)).
- No final dos trabalhos de construção, proceder à desmontagem do estaleiro e efetuar uma operação de limpeza exaustiva em toda a área de intervenção e zonas adjacentes, removendo os materiais de construção sobranes e encaminhando os resíduos para destino final adequado.

- Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos que possam conter resíduos.

Fase de exploração

- Cumprir integralmente as medidas de mitigação constantes do Estudo de Impacte Ambiental no que concerne ao descritor “resíduos”.
- Garantir a remoção dos resíduos e o seu encaminhamento regular para destino final adequado.

Sistemas Ecológicos

- Controlo de espécies vegetais exóticas invasoras:
 1. Os métodos de controlo de plantas invasoras deverão ser realizados de acordo com as condicionantes do local e o estado de desenvolvimento das plantas, dando-se prioridade ao arranque manual por desenraizamento, nos casos das plântulas e indivíduos mais jovens;
 2. Dada a elevada sensibilidade daquele espaço, a aplicação de herbicida apenas poderá ser efetuada de forma restrita e pontual, como complemento aos métodos manuais e mecânicos de controlo de plantas invasoras, e desde que daí não resultem perturbações significativas no ecossistema natural;
- As ações de plantação no âmbito do Projeto de Integração Paisagística previsto no EIA deverão recorrer às espécies constantes no número 4, do artigo 13.º do Regulamento do POGLM, a par de outras espécies indígenas;
- Plano de manutenção das plantas instaladas no âmbito da requalificação paisagística da área de intervenção;
- De forma a minimizar o impacto da construção do quebra-mar na zona intertidal e infralitoral, com a perda de habitat natural para colonização por espécies de flora e fauna marinha sésil, as estruturas a usar na construção do quebra-mar deverão oferecer maior heterogeneidade de habitat e textura da superfície. Nesse sentido, em vez das habituais estruturas quadrangulares de betão (superfície lisa), consideradas no projeto, deverão ser utilizadas estruturas com rugosidades, ranhuras, buracos, que adicionarão complexidade de habitat e oferecerão melhores condições para a fixação das espécies intertidais (ex.: algas, lapas, caramujos);
- Com vista à minimização da poluição luminosa a nível dos sistemas de iluminação a implementar, deverão ser utilizadas estruturas que evitem a dispersão de luz para a atmosfera, minimizando o encadeamento das aves que eventualmente utilizem o local.



O Programa de Monitorização apresentado no Estudo de Impacte Ambiental deve ser cumprido integralmente em todas as Fases do Projeto, acrescido do constante na presente DIA e de outros que vierem a ser definidos e aprovados.

Sistemas Ecológicos

Deverá o promotor apresentar um programa de monitorização para a fase de pós-construção, com monitorização das comunidades biológicas presentes na área intervencionada e áreas de controlo, de modo a permitir avaliar a evolução dos impactes do projeto.

ENTIDADE DE VERIFICAÇÃO DA
DIA

DRAAC – Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas

DATA DE EMISSÃO

10 de novembro de 2021

VALIDADE DA DIA

Nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, a presente DIA caduca, se decorridos quatro anos sobre a data da sua emissão, o proponente não der início à execução do projeto, excetuando-se a situação prevista no n.º 5 do mesmo artigo.

ASSINATURA

O Diretor Regional do Ambiente e Alterações Climáticas

Manuel Ara Oliveira

DIREÇÃO REGIONAL DO AMBIENTE
E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS
DRAAC

