

Secretaria Regional do Ambiente e Alterações Climáticas

Despacho n.º 1515/2023 de 4 de setembro de 2023

Nos termos e para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 110.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30 /2010/A, de 15 de novembro, que estabelece o regime jurídico da avaliação do impacte e do licenciamento ambiental, em conjugação com o artigo 14.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2022 /A, de 29 de abril, que aprova a nova orgânica do XIII Governo Regional, determino o seguinte:

1 – Aprovar a Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada ao cumprimento das disposições nela contidas e anexa ao presente despacho, do qual faz parte integrante, relativa ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projeto da “Variante a Capelas, na Ilha de São Miguel”, no concelho de Ponta Delgada, da ilha de São Miguel, avaliado em fase de projeto de execução.

2 – A Declaração de Impacte Ambiental anexa ao presente despacho produz efeitos à data de assinatura deste.

25 de agosto de 2023. - O Secretário Regional do Ambiente e Alterações Climáticas, *Alonso Teixeira Miguel*.

ANEXO

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL (DIA)

Identificação

Designação do Projeto: Projeto de Execução da “Variante a Capelas, na Ilha de São Miguel”

Tipologia de Projeto: Estradas de qualquer tipo, caminhos agrícolas, caminhos florestais e caminhos de penetração, novos traçados maiores ou iguais a 5 Km – alínea d) do número 16 do Anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro.

Fase em que se encontra o Projeto: Projeto de Execução

Localização: Freguesias de Santo António, Capelas e São Vicente Ferreira, do concelho de Ponta Delgada da ilha de São Miguel

Proponente: Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas

Entidade licenciadora: Direção Regional das Obras Públicas

Autoridade Ambiental: Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas

Decisão da DIA: Favorável à implementação do projeto, condicionada ao cumprimento das medidas constantes na presente DIA.

Condicionantes da DIA:

1. Implementação das medidas de minimização contidas no Estudo de Impacte Ambiental, que deverão absorver alterações decorrentes da evolução da legislação no que for aplicável às fases de construção e exploração do projeto, bem como eventuais correções no caso de deteção da ocorrência de impactes negativos ou aumento da significância destes face ao previsto ou estimado durante o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.
2. Licenciamento de todas as intervenções que ocorram no Domínio Hídrico, pela entidade competente em matéria de recursos hídricos.

3. Apresentação de um Plano de Pormenor para todas as passagens hidráulicas, aterros e cortes de arvoredo em área de margem, que deverá ser aprovado pela entidade competente em matéria de recursos hídricos, contendo a seguinte informação:
- a) Tipos de estrutura de entrada e saída das passagens hidráulicas, bem como as respetivas cotas de entrada e saída;
 - b) Inclinação geral, das passagens hidráulicas, bem como a sua localização em aterros ou escavações, e o tipo de estrato rochoso sobre o qual o leito assenta;
 - c) Perfis transversais dos taludes associados aos cursos de água na zona de influência da obra, antes e após a implementação do projeto.
4. Submissão de Plano de Pormenor que deverá demonstrar, em detalhe, as medidas implementadas para acautelar as seguintes situações:
- a) Para as Bacias B0.2- Grota da Cruz e B0.3- restabelecimento da Canada de Maria de Frias, apresentação de uma solução que salvguarde a segurança do talude de escavação situado a montante da via, bem como a prevenção do extravase da água proveniente da Canada da Maria de Frias e que desagua na Grota da Cruz;
 - b) Para a Bacia B1.4 Afluente da Grota do Laranjo/Lopes, apresentação de uma solução por forma a proteger a margem esquerda do curso de água, na boca de saída da passagem hidráulica, atendendo a que a grota faz uma curva acentuada para a direita, e que na saída será necessário proteger a margem esquerda contra o efeito da erosão de origem hídrica;
 - c) Para a Bacia B2.1 Grota do Lucena, considerando que a ligação da Canada da Senhora Mariquinhas das Dores à Canada da Lomba da Cruz não aparenta ter passagem hidráulica projetada, considerando que a Grota do Lucena divide-se em 2 grotas criando uma ilha, a montante, unindo-se já na boca de entrada da PH 2, e considerando que o Projeto de Integração Paisagística prevê o aterro total do afluente e do curso de água, a montante da via, o projeto deverá prever a criação de 2 passagens hidráulicas novas sob o caminho novo que irá ligar as canadas suprarreferidas, para além de que deverá ser revista a localização da boca de entrada da PH 2.1. ou, caso não seja construída uma passagem hidráulica naquele afluente, deverá estar previsto o desvio do afluente norte para o curso de água, desvio este que deverá estar localizado a montante dos locais de aterro, por forma a garantir todas as condições de escoamento;
 - d) Para a Bacia B2.2, apresentação de uma solução que salvguarde a correta drenagem de todas as águas para o curso de água, com proteção à descarga;

- e) Para as Bacias 2.7 e 3.1, deverá ser demonstrado que a passagem hidráulica a construir possui uma secção de vazão igual ou superior à passagem hidráulica existente a jusante;
 - f) Ainda, para a Bacia 3.1, apresentação de uma solução por forma a regularizar o caudal desde montante e assim prevenir qualquer situação de galgamento ou extravase;
 - g) Demonstração de que todas as passagens hidráulicas que implicam o restabelecimento de caminhos possuem comprimento suficiente para abrangerem esses restabelecimentos ou, caso correspondam a novas passagens hidráulicas, que estas possuam a mesma capacidade daquelas propostas para a via principal;
 - h) Demonstração de que a construção do muro M1 salvaguarda a secção de vazão dos cursos de água próximos, bem como o seu acesso/ possibilidade da sua manutenção.
5. Apresentação de novo Plano de Integração Paisagística onde não esteja prevista a utilização de espécies constantes anexo IX do Decreto Legislativo Regional n.º 15/2012/A, de 2 de abril (lista das espécies da fauna e flora invasora ou com risco ecológico conhecido), designadamente *Dactylis glomerata*.
6. A presente DIA não dispensa o cumprimento por parte do proponente, de qualquer outra obrigação legal a que este empreendimento ou trabalhos nele integrados estejam sujeitos ao nível de licenças, autorizações por entidades públicas ou privadas.

Medidas de Minimização

- Limitar as intervenções decorrentes da obra o mais possível à área de intervenção definida, assegurando a utilização dos solos nas áreas estritamente necessárias.
- A escolha do local de estaleiro de obra de construção e desativação e de depósitos provisórios/definitivo deverá ser efetuada de modo a garantir a não afetação de áreas que ainda não se encontrem intervencionadas, num local afastado de linhas de drenagem natural e das captações existentes para abastecimento público, bem como com afastamento mínimo de pelo menos 10 metros do bordo superior de qualquer curso de água, devendo também ser evitados aglomerados urbanos, áreas classificadas, áreas de Reserva Agrícola Regional e/ou de Reserva Ecológica, Espaços Naturais do PDM e/ou POOC e áreas próximas de acessos já existentes, sendo garantida a recuperação do próprio local de instalação deste. Do mesmo modo, as ações construtivas e de deposição de materiais, circulação de pessoas e maquinaria, devem ser restringidas às áreas balizadas para o efeito.
- As operações de desmatagem e de movimentações de terras deverão ser restringidas ao estritamente necessário, em termos de espaço e tempo, evitando trabalhos em dias de vento forte, minimizando-se,

assim, a afetação de áreas adicionais de solo e vegetação. Os materiais geológicos movimentados deverão ser objeto de adequado acondicionamento.

- O material excedente resultante das escavações deverá ser preferencialmente utilizado no âmbito da própria intervenção. Caso tal não se verifique, deverá ser colocado em local apropriado e devidamente autorizado. Devem ser tomadas medidas para a remoção de terra viva que se situa em locais afetados pela obra com o objetivo de preservar as características da terra removida antes do início da obra. A terra viva deverá ser armazenada em pargas, localizadas nas zonas adjacentes àquelas onde posteriormente a terra será aplicada. Deverá ser executada uma sementeira de leguminosas para garantir o arejamento e a manutenção das características físico-químicas da terra.

- Assegurar a integração natural de zonas onde ocorra movimentação de terras e alteração de morfologia do terreno, através de uma correta modelação das áreas de talude, permitindo a drenagem e a continuidade com o terreno não modelado (diminuindo ou anulando a perceção do movimento de terras) e possibilitando a instalação de vegetação, devendo para tal, sempre que possível, ser adotadas técnicas de engenharia natural em especial nas áreas identificadas com instabilidade de vertentes. No caso de aterros e escavações em DH deve ser promovida a plantação da área da margem, na época de plantação que se segue ao corte para minimizar a prolongada exposição do solo a processos erosivos.

- Adequada programação dos trabalhos de construção das passagens hidráulicas face a períodos de chuva, assegurando, sempre que possível o escoamento natural.

- Integração de caixas de retenção no sistema de drenagem, por forma a minimizar a contaminação das águas.

- Preservar toda a vegetação arbórea e arbustiva não invasora existente nas áreas não atingidas por movimentos de terra, de modo a não ser afetada com a localização de estaleiros de obra de construção, depósitos de materiais, instalações de pessoal e outras. Assegurar a correta integração paisagística das áreas integradas nas zonas de interseção, com aplicação de materiais inseridos na traça arquitetónica local, e com espécies arbustivas de médio e baixo porte, de modo a contribuir para a segurança rodoviária e para a integração da via na paisagem, diminuindo ou ocultando a sua fratura com a envolvente na observação a uma maior distância.

- Durante a fase de construção vedar visualmente, com recurso a painéis, as áreas de estaleiro e apoio à obra. Estes painéis deverão ter, pelo menos, dois metros de altura, sendo conveniente que sejam pintados com cores esbatidas, como o cinzento-claro, o azul claro ou o verde claro;

- Promover a recuperação paisagística das zonas de estaleiro, de empréstimo e de depósito de materiais, por forma a estabelecer atempadamente a requalificação e valorização paisagística destes espaços. Após o término da obra, deverá ser assegurada a reposição, integração e recuperação paisagística de elementos externos à área de intervenção que tenham sido afetados (por exemplo, eventuais estruturas de transporte de água, muros tradicionais).

- Promover a manutenção das áreas sujeitas a revestimento vegetal na fase de exploração, assegurando-se, deste modo, a preservação do coberto vegetal e a estabilização do terreno. Os locais alvo de remoção de coberto vegetal durante as ações previstas, deverão ser recuperados através de uma intervenção planeada, recorrendo a espécies nativas características do biótopo.
- Assegurar o restabelecimento da estrutura vegetal característica do local privilegiando a utilização de formas arbóreas e arbustivas autóctones ou adaptadas, mais adequadas edafoclimaticamente, de menor exigência ao nível dos recursos, logísticos e humanos, para a sua manutenção. As espécies vegetais a introduzir no terreno deverão respeitar o disposto no Decreto Legislativo Regional n.º 15/2012/A, de 2 de abril, devendo, sempre que possível, optar-se por espécies de cariz autóctone possuidoras de maior valor ecológico e adaptabilidade ao local;
- Para o revestimento de taludes decorrentes dos trabalhos de modelação deverá ser ponderada a realização de hidrossementeiras por projeção cuja mistura hídrica contenha, além do lote de sementes, fertilizantes, corretivos e estabilizadores / fixadores. Na realização de sementeiras e plantações deverá ser acautelada e calendarizada em fase inicial da obra, de forma a permitir um maior grau de desenvolvimento vegetativo possibilitando uma maior minimização dos impactes identificados em fase de término da obra.
- Promover a aspersão hídrica periódica dos acessos não pavimentados da obra e outras áreas onde possa ocorrer produção, acumulação e ressuspensão de poeiras, bem como a lavagem dos rodados dos veículos, à saída da obra, evitando a dispersão de terras, lamas e sementes ou porções de rizoma de vegetação invasora.
- Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta e bem-acondicionada.
- Adoção de meios de recolha e armazenamento temporário, que assegure adequado acondicionamento de materiais contaminantes, resíduos e substâncias perigosas no contexto do estaleiro da obra, em zonas próprias, devidamente identificadas e impermeabilizadas e se necessário, face ao produto armazenado, dotado de bacia de retenção. Em geral, cumprimentos do Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição, o qual deverá estar disponível em obra (estaleiros), a todo o tempo.
- Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e garantir a manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído. Disponibilização de meios de intervenção rápida para retenção de derrames para evitar situações de poluição e contaminação.
- Assegurar que são selecionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível.

- Garantir que as operações mais ruidosas que se efetuam na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor. Caso se verifique a necessidade de prolongar este horário de trabalho para o período noturno, sábados, domingos e feriados deverá ser solicitada uma licença especial de ruído (LER) à Câmara Municipal de Ponta Delgada. O exemplar desta licença deverá ser afixado no estaleiro.

- Caso se verifique a necessidade de recurso de explosivos para desmonte de rocha, e com o objetivo de minimizar o seu impacto deverão ser adotadas as seguintes medidas:

- Limitar o horário deste tipo de operações entre as 8h e as 18h;

- Utilização de métodos de fogo apropriados à redução de intensidade das vibrações com sistemas de detonação retardada;

- Instalação de sistema de aviso às populações, com indicação antecipada dos horários e zonas previstas para as explosões e a emissão de um alarme sonoro de aviso imediatamente antes de qualquer detonação;

- Realização previamente à obra de uma caracterização do estado de conservação dos imóveis mais próximos, bem como de exames de estabilidade de estrutura dos edifícios potencialmente afetados pelo uso de explosivos, de forma a poder servir de como elemento de comparação caso surjam reclamações;

- Aquando das operações com recurso a explosivos deve-se proceder à instalação de postos de registo dotados de sismógrafos de forma a medir a intensidade das vibrações produzidas e a avaliar as possibilidades de eventuais danos nas estruturas construídas existentes.

- Reajustamento dos usos preferenciais e da classificação e qualificação do solo na área a intervir e envolvente próxima, através de processos de alteração/ revisão do POOC e do PDM, bem como a redefinição das zonas de proteção das infraestruturas de Água, Saneamento, Eletricidade e Viárias, enquanto servidões administrativas e restrições de utilidade pública, intersetadas pelo traçado e que implicaram realocação.

Entidade de verificação da DIA: A Autoridade Ambiental nos Açores e a Inspeção Regional do Ambiente

Assinatura: O Secretário Regional do Ambiente e Alterações Climáticas, Alonso Teixeira Miguel

ANEXO À DIA

Projeto da “Variante a Capelas, na Ilha de São Miguel”

Resumo do conteúdo do procedimento:

O procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto de execução da “Variante a Capelas, na Ilha de São Miguel”, enquadrado no Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro (Diploma AILA), tendo como proponente a Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, iniciou-se a 16 de março de 2023, com a entrada na Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas (DRAAC), na qualidade de Autoridade Ambiental, dos documentos obrigatórios remetidos pela Entidade Licenciadora: a Direção Regional das Obras Públicas.

Seguiu-se a nomeação da Comissão de Avaliação (CA) do EIA, nos termos do diploma AILA que, a 8 de maio de 2023, emitiu a sua primeira pronúncia sobre a conformidade do EIA onde, perante um conjunto de lacunas e imperfeições, solicitou a introdução de vários melhoramentos, pelo aditamento de elementos ou correção de informação veiculada, ao Relatório Técnico (RT) e ao Resumo Não Técnico (RNT). Para o efeito, concedeu ao proponente um prazo de 45 dias úteis.

A 15 de junho de 2023, foi rececionado na Autoridade Ambiental, a Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas (DRAAC), dois exemplares em formato físico do projeto, RT e RNT e 3 unidades de armazenamento do tipo pen-drive, acompanhados do RNT em formato físico, destinados à Consulta Pública.

Assim, recorrendo à mesma metodologia da anterior apreciação do EIA, a CA apreciou os novos elementos, tendo considerado, em parecer de 20 de junho de 2023, que tendo sido acolhidas, no essencial, as propostas de melhoria e retificadas, em termos adequados, as imperfeições assinaladas pela CA, estavam reunidas as condições para que a Autoridade Ambiental emitisse a declaração de Conformidade Ambiental do EIA e o procedimento avançasse para Participação Pública.

Foi ainda do parecer que, paralelamente e no decurso da Consulta Pública, fosse consultada a Câmara Municipal de Ponta Delgada para emitir parecer em matéria de compatibilidade do projeto com o PDM, a IROA, S.A. para emitir parecer em matéria de compatibilidade do projeto com a RAR, bem como as entidades legalmente competentes em matéria de infraestruturas viárias, de saneamento e eletricidade e de servidões aeronáuticas.

A Participação Pública decorreu por 30 dias úteis entre 26 de junho de 2023 e 4 de agosto de 2023. Paralelamente, também, no decurso da Consulta Pública, foi solicitado parecer à Câmara Municipal de Ponta Delgada em matéria de compatibilidade com o Plano Diretor Municipal (PDM), saneamento, articulação com a infraestrutura viária municipal e, eventualmente, em outras áreas da competência dessa

autarquia; ao IROA S.A. em matéria de compatibilidade do projeto com a Reserva Agrícola Regional (RAR); à Direção Regional da Energia, em matéria de compatibilidade do projeto com a rede elétrica; bem como à Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), no que respeita à compatibilidade do projeto com as servidões aeronáuticas. Todas estas entidades emitiram parecer, tendo os mesmos sido rececionados entre 11 de julho e 4 de agosto.

A CA emitiu o seu parecer final a 22 de agosto de 2023, onde referiu que uma vez que não tinham sido detetados impactes que inviabilizassem em definitivo a execução do projeto avaliado, considerava que os benefícios provenientes da exploração da via, fundamentalmente em termos socioeconómicos, tornavam o balanço global dos impactes favorável.

Em agosto de 2023 foi proposto pela Autoridade Ambiental, ao Gabinete do Secretário Regional do Ambiente e Alterações Climáticas, a emissão de uma DIA favoravelmente condicionada baseada no parecer da CA e no Relatório da Consulta Pública de que resultou a presente DIA.

Resumo do Resultado da Consulta Pública: Não ocorreu qualquer participação pública.

Razões de facto e de direito que justificam a decisão: A presente DIA resulta das conclusões do EIA, das medidas de minimização, da apreciação destes elementos pela Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas na qualidade de Autoridade Ambiental e no reconhecimento do balanço final favorável à aprovação do projeto face às alternativas.

Síntese de Pareceres exteriores: Foram recebidos pareceres de todas as entidades consultadas, designadamente:

- Da Autoridade Nacional de Aviação Civil, que referiu que a área em que se desenvolve o projeto se encontra condicionada pela servidão do Aeroporto João Paulo II. Contudo, face ao tipo de projeto, cujo desenvolvimento se faz ao nível do solo, não existe interferência com a referida servidão, pelo que nada tinha a obstar.
- Da Direção Regional da Energia foi recebido parecer que informou que, no âmbito das suas competências, nada tinha a obstar ao solicitado. Sugeriu que caso não tivesse sido já realizado, pudesse ser consultada a EDA, Eletricidade dos Açores SA, na qualidade de concessionária da rede de transporte e distribuição de energia elétrica.

- A IROA S.A entendeu emitir parecer positivo ao EIA, referindo que a compatibilidade do projeto com o Regime Jurídico da Reserva Agrícola Regional (RIJRAR) terá enquadramento nos termos da alínea g) do n.º 1 do artigo 5.º e dos artigos 8.º e 9.º do RIJRAR.

- Da Câmara Municipal de Ponta Delgada foi recebido parecer favorável em matéria de planeamento e ordenamento, que informar que o projeto se encontra compatibilizado com o PDM de Ponta Delgada, uma vez que o modelo de ordenamento definido pelo mesmo prevê a execução de uma infraestrutura viária de ligação a Capelas e nesse sentido, já se encontra plasmado o projeto da Variante a Capelas na Carta de Ordenamento. Refere que embora o projeto apresente algumas alterações de pormenor em termos de implantação, as mesmas não introduzem qualquer desconformidade com o Plano. O parecer apresenta, ainda, um conjunto de proposta de melhorias a outras questões de projeto.