

## **AVISO DE PUBLICITAÇÃO**

### **2º ADITAMENTO**

# **INVESTIMENTO RE - C07-i02.02 – “Missing links e Aumento Capacidade da Rede – Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”**

**N.º 01/C07-i02.02/2022**

## **Componente 07 - Infraestruturas**

**10 de fevereiro de 2025**

## Índice

1. Enquadramento	3
2. Aditamento ao Contrato de Financiamento entre o Beneficiário Intermediário e o Beneficiário Final	5

## 1. Enquadramento

O princípio da transparência e prestação de contas, estabelecido no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 29-B/2021, que determina a aplicação à gestão dos fundos europeus das boas práticas de informação pública dos apoios a conceder e concedidos e de avaliação dos resultados obtidos, requer a aplicação de instrumentos de divulgação das formas e critérios de concessão dos apoios e a identificação dos seus beneficiários ou destinatários finais. Desta forma, mesmo em circunstâncias em que os apoios não são concedidos em regime de concurso, requer-se um documento em formato de Aviso que dê integral cumprimento o referido princípio e informe o cidadão e a sociedade civil sobre a boa aplicação dos fundos públicos e a quem estes se destinam.

Neste contexto, considerando que:

- Em 08/06/2022, foi celebrado o contrato de financiamento, entre a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro I.P., Beneficiária Intermediária, e as Câmaras Municipais de Aveiro e Águeda, Beneficiários Finais, tendo por objeto a concessão de um apoio financeiro no montante de 40.000.000,00€ (quarenta milhões de euros), destinado a financiar a realização do Investimento RE- C07-i02.02 designado por “Missing links e Aumento Capacidade da Rede – Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda” no âmbito do Plano de Recuperação Resiliência,
- O Conselho da União Europeia aprovou a proposta de alteração do PRR apresentada pelo Estado Português, conforme decisão de execução n.º 13351/23, de 09/10/2023, na qual se encontra prevista a reprogramação do Investimento RE-C07-i02.02. Daí resultou uma alteração ao contrato celebrado entre a Estrutura de Missão Recuperar Portugal (EMRP) e a CCDRC, I.P., enquanto Beneficiário Intermediário, em que o montante global do apoio passou a ser de 46.904.300,36€ (quarenta e seis milhões, novecentos e quatro mil e trezentos euros e trinta e seis cêntimos);
- Em 11/04/2024, o contrato celebrado entre a CCDRC, I.P., o Município de Águeda, e o Município de Aveiro, foi objeto de alteração na sequência do reforço do montante global do apoio anteriormente referido;
- O contrato celebrado entre a CCDRC, I.P. e a EMRP foi novamente objeto de alteração para efeitos de alteração da data de conclusão da execução financeira do investimento até 30/06/2026.

Foi acordado e reduzido a escrito o 2º aditamento ao contrato de financiamento, entre a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I.P., Beneficiária Intermediária e as Câmaras Municipais de Aveiro e Águeda, Beneficiários Finais, para a realização do Investimento com o código RE-C07-i02.02 – “Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, enquadrado na Componente C07 – Infraestruturas do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

## 2. Aditamento ao Contrato de Financiamento entre o Beneficiário Intermediário e o Beneficiário Final

Considerando a alteração da data de conclusão da execução financeira do investimento RE- C07-i02.02 designado por “Missing links e Aumento Capacidade da Rede – Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, no âmbito do Plano de Recuperação Resiliência, foi celebrado o 2º aditamento ao contrato de financiamento, entre a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I.P., Beneficiária Intermediária e as Câmaras Municipais de Aveiro e Águeda, Beneficiários Finais,

## CONTRATO DE FINANCIAMENTO

### BENEFICIÁRIO FINAL

#### ADITAMENTO

INVESTIMENTO RE – C07-i02.02 – “Missing links e Aumento Capacidade da Rede – Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”

#### ENTRE:

CCDR – COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO, I.P., com sede em rua Bernardim Ribeiro, 80, 3000-069 Coimbra, número de identificação fiscal 517638754, representada neste ato por Isabel Damasceno Vieira de Campos Costa, portadora do Cartão de Cidadão n.º 03299112 6ZY3, válido até 2031-08-03, que outorga na qualidade de Presidente, cargo para o qual foi nomeada por Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/2020 de 27 de outubro, adiante designado por CCDR-C, “Beneficiário Intermediário” ou “Primeiro Outorgante”

E

Município de Águeda, com sede em Praça do Município, 3754-500 Águeda, número de identificação fiscal 501 090 436, neste ato representada por Jorge Henrique Fernandes Almeida, na qualidade de Presidente, portador do Cartão de Cidadão n.º 06256155, válido até 19/06/2031,

e

Município de Aveiro, com sede em Edifício Paços do Concelho, Praça da República, 3810-156 Aveiro, número de identificação fiscal 505 931 192, neste ato representada por José Agostinho Ribau Esteves, na qualidade de Presidente, portador do Cartão de Cidadão n.º 05673423, válido até 21/01/2030,

que outorgam na qualidade de Beneficiário Final, adiante também designado por BF, ou “Segundo Outorgante”, na sequência do acordo celebrado entre ambos, em 03/01/2022, através do qual constituíram o agrupamento de entidades adjudicantes, nos termos e para os efeitos no artigo 39.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na redação atual.

E, CONJUNTAMENTE, DESIGNADOS POR "Partes".

Considerando que as partes celebraram em 08/06/2022 um contrato de financiamento para a realização do Investimento RE-C07-i02.02– “Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda” , no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Considerando que as partes celebraram em 11/04/2024 um aditamento ao contrato de financiamento, que fixou um montante global de apoio de 46.904.300,36€ (quarenta e seis milhões, novecentos e quatro mil e trezentos euros e trinta e seis cêntimos) para a execução do contrato.

Considerando que o contrato celebrado entre a Estrutura de Missão Recuperar Portugal e a CCDR-C, enquanto Beneficiário Intermediário, foi objeto de alteração, conforme anexo ao presente Aditamento.

É acordado e, deste modo, reduzido a escrito, o presente Aditamento ao Contrato de Financiamento para a realização do Investimento com o código RE-C07-i02.02 – “Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, enquadrado na Componente C07 – Infraestruturas do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), do qual passa a fazer parte integrante:

#### CLÁUSULA PRIMEIRA

##### (OBJETO)

O presente Aditamento tem por objeto a alteração da Cláusula 4.ª do Contrato de Financiamento para a realização do Investimento com o código RE-C07-i02.02 – “Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”, enquadrado na Componente C07 – Infraestruturas do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), que passa a ter a seguinte redação:

#### CLÁUSULA 4.ª

##### (PRAZO E CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO)

O projeto de investimento tem conclusão em 30/06/2026, obrigando-se o Segundo Outorgante ao seu integral cumprimento nos termos do cronograma incluído no Anexo II (Ficha de investimento) do anexo ao presente aditamento.

CLÁUSULA SEGUNDA

(PRODUÇÃO DE EFEITOS)

O presente aditamento produz os seus efeitos a partir da data da sua assinatura, não prejudicando as prestações contratuais realizadas anteriormente.

O presente aditamento é assinado mediante aposição de assinatura digital qualificada.

O Beneficiário Intermediário (Primeiro Outorgante)

**Isabel Damasceno** Assinado de forma digital por Isabel Damasceno  
Dados: 2025.02.10 12:51:18 Z

---

O Beneficiário Final (Segundo Outorgante)

Assinado por: **JORGE HENRIQUE FERNANDES DE ALMEIDA**  
Num. de Identificação: 06256155  
Data: 2025.02.06 19:35:21+00'00'  
Certificado por: **SCAP Autárquico Administração Eleitoral**  
Atributos certificados: **Presidente da Câmara Municipal de Águeda**  


---

[Assinatura Qualificada] **José Agostinho Ribau Esteves** Assinado de forma digital por [Assinatura Qualificada] José Agostinho Ribau Esteves  
Dados: 2025.02.07 10:42:14 Z

---

## Anexo: Aditamento ao Contrato entre a Estrutura de Missão Recuperar Portugal e a CCDR Centro, I.P., enquanto Beneficiário Intermediário

**CONTRATO DE FINANCIAMENTO**

**BENEFICIÁRIO INTERMEDIÁRIO**

**ADITAMENTO**

INVESTIMENTO RE-C07-i02.02 “Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo  
Rodoviário Aveiro – Águeda”

ENTRE:

A Estrutura de Missão "RECUPERAR PORTUGAL", com sede na Av. João Crisóstomo nº 11, 1000-177 Lisboa, número de identificação fiscal 600087590, representada neste ato por Fernando Lopes Alfaiate, portador do Cartão de Cidadão nº 8259378 7 ZX1, válido até 27/01/2029, que outorga na qualidade de presidente, cargo para o qual foi nomeado pelo despacho n.º 4977/2021, de 17, de maio, adiante designada por "Recuperar Portugal" ou "Primeiro Outorgante";

E

A CCDRC – COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO, I.P., com sede em rua Bernardim Ribeiro, 80, 3000-069 Coimbra, número de identificação fiscal 517638754, representada neste ato por Isabel Damasceno Vieira de Campos Costa, portadora do Cartão de Cidadão nº 03299112 6ZY3, válido até 2031-08-03, que outorga na qualidade de Presidente, cargo para o qual foi nomeada por Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/2020 de 27 de outubro, adiante designado por CCDR-C, "Beneficiário Intermediário" ou "Segundo Outorgante".

E, CONJUNTAMENTE, DESIGNADOS POR "Partes".

Considerando que as partes celebraram em 2021-10-06 um contrato de financiamento para a realização do Investimento RE-C07-i02.02, no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), o qual veio a ser objeto de aditamentos em 2023-10-10 e 2023-12-22.

Considerando ainda que o referido contrato estabelece, na sua Cláusula 4.ª (Prazo e Cronograma de Execução), que o Investimento tem conclusão em 2025-12-31, obrigando-se o Segundo Outorgante ao cumprimento integral do Investimento nos termos do cronograma incluído no Anexo I do mesmo contrato.

O Segundo Outorgante obrigou-se ao cumprimento dos marcos e metas definidos no Anexo I do referido contrato.

Foi solicitado pelo Segundo Outorgante uma reprogramação da conclusão da execução financeira do investimento até 2026-06-30.

O Segundo Outorgante apresentou fundamentação para a reprogramação da conclusão da execução financeira do investimento e o compromisso de que as operações irão decorrer até ao fim do prazo de conclusão do investimento contribuindo para o cumprimento da Meta A 7.8.

Tal prorrogação não acarretará alteração dos prazos fixados para a referida Meta A, em consonância com os requisitos descritos na Decisão de Execução do Conselho (CID) e no mecanismo de verificação do Acordo Operacional (AO).

É celebrado e reciprocamente aceite o presente Aditamento ao Contrato de Financiamento, que dele passa a fazer parte integrante e que se rege nos termos das cláusulas seguinte:

**CLÁUSULA 1ª  
(ALTERAÇÃO)**

Pelo presente Aditamento, e de acordo com a Cláusula 10.ª (Alterações ao Investimento) do contrato de financiamento, as Partes acordam alterar a redação da Cláusula 4ª (Prazo e Cronograma de Execução) e a repartição anual do Investimento constante no Anexo I (Ficha do Investimento) do contrato de financiamento, os quais passam ter a seguinte redação:

**“Cláusula 4ª  
(PRAZO E CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO)**

O Investimento teve início em 14/07/2022 e tem conclusão em 30/06/2026 obrigando-se o Segundo Outorgante ao seu integral cumprimento, nos termos do cronograma incluído no Anexo I do presente contrato.

**“Anexo I  
(Ficha do Investimento)**

(...)

**3. Descrição do Investimento**

Investimento Total M€: 46,90

**3.1. - Repartição anual do Investimento Total M€**

2021	2022	2023	2024	2025	2026
		3,5	2,83	16,23	24,34

(...)”

CLÁUSULA SEGUNDA  
(PRODUÇÃO DE EFEITOS)

O presente aditamento produz os seus efeitos na data da sua assinatura e apenas para o futuro não prejudicando as prestações contratuais realizadas anteriormente.

O presente aditamento é assinado mediante aposição de assinatura digital qualificada.

O Primeiro Outorgante

Assinado por: **FERNANDO LOPES ALFAIATE**  
Num. de Identificação: 08259378  
Data: 2024.12.14 11:18:21+00'00"  
Certificado por: Diário da República  
Atributos certificados: **Presidente - Estrutura de Missão Recuperar Portugal**

O Segundo Outorgante

Isabel  
Damasceno  
Vieira de  
Campos Costa

Assinado de forma  
digital por Isabel  
Damasceno Vieira  
de Campos Costa  
Dados: 2024.12.12  
09:27:29 Z

# Ficha do Investimento

C07-i02.02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

## 1. Tipologia de Beneficiário

Direto <input type="checkbox"/>	Código Componente	C07
Intermediário <input checked="" type="checkbox"/>	Código Investimento	C07-i02.02

## 2. Identificação Entidade - Beneficiário

NIPC	517638754	Nº SIOE	83410000	Sigla	CCDR Centro, I. P.
Ministério/secretaria regional					
Sigla	Designação				
PCM	Presidência do Conselho de Ministros				
Nome ou Designação Social	COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO, I.P. (CCDR CENTRO I.P.)				
Morada (Sede Social)	Rua Bernardim Ribeiro Nº 80				
Freguesia	Santo António dos Olivais	Código Postal	3000-069		
Concelho	Coimbra	Distrito	Coimbra		
Localização (georeferência Google maps)	COIMBRA				
Informação geral					
Âmbito	Órgão de soberania/Governo/Administração Indireta - SPA				
Âmbito territorial	Serviço Regional				
Tipo de entidade	Instituto Público				
Tipo de autonomia	Autonomia Administrativa, Financeira e Patrimonial				
Contactos		Sites públicos			
Telefone	239400100	http://www.ccdrc.pt			
E-Mail	projetos.centro2030@ccdrc.pt	http://inventario.ccdrc.pt			
CAE	84123				
Subsetor contas nacionais					
Código	S13112				
Designação	Administração Central/Serviços e Fundos Autónomos da AC				
Código de orçamento de estado					
Código OE	5686				
Regime de pessoal					
Total de nº de trabalhadores	620	Data	2024/03/31		

# Ficha do Investimento

C07-i02.02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

## 3. Descrição do Investimento

Investimento Total M€

### 3.1. - Repartição anual do Investimento Total M€

2021	2022	2023	2024	2025	2026
0,00	0,00	3,50	2,83	16,23	24,34

### 3.2. - Medidas

Código	Designação
C07-i02-m02	RE-C07-i02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

### 3.3. - Especificações técnicas e cronograma

Código	Nº	Descrição	Início período	Fim período
	1	Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda - Contratação de empreitada a conclusão da obra	2021-T4	2025-T4

#### Ficha Resumo do Investimento

Tomei conhecimento

## Ficha do Investimento

C07-i02.02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

### 4. Medidas e indicadores

#### 4.1. - Marcas e Metas para desembolsos despesa CE - Grupo A

Código	Tipologia	Designação	Descrição	Unidade	Baseline	Objectivo	Prazo
7,6	Marco	Contrato assinado com empreiteiro para o projeto rodoviário	Assinatura pelas partes do documento que rege as obrigações respetivas em relação à execução das obras, no seguimento de concurso público.		0		2024-T1
7,8	Meta	Estradas construídas ou reabilitadas	Km de estradas construídas ou reabilitadas de acordo com as especificações técnicas do concurso e tendo plenamente em conta qualquer resultado e condição da Avaliação de Impacto Ambiental.	km	0	14	2025-T4

#### 4.2. - Contributos para o Requisito Climático e Digital

Conformidade com os princípios de DNSH de acordo com as orientações técnicas da Comissão (2021/C58/01)

Custos estimados para os quais o financiamento do RRF é solicitado									
Objetivos Climáticos e Digitais									
Montante total requerido		Objetivos Climáticos			Objetivos Digitais			Contributo do PRR para a etiquetagem	
Montante (M€)	Tipologia	Domínio da Intervenção	Contributo Climático	Contributo Ambiental	Domínio da Intervenção	Contributo Digital	Climática	Digital	
46,90		062 - Outras estradas reconstruídas ou modernizadas	0,00%	0,00%	-		0,00%		0,00

# Ficha do Investimento

C07-i02.02 - Missing links e Aumento capacidade da Rede - Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda

## 5. Tipo de apoios a conceder aos Beneficiários Finais

### 5.1. - Tipologias de Beneficiários finais

Empresas	<input type="checkbox"/>	Autarquias e Áreas Metropolitanas	<input checked="" type="checkbox"/>
Instituições do Sistema Científico e Tecnológico	<input type="checkbox"/>	Entidades Públicas	<input type="checkbox"/>
Escolas	<input type="checkbox"/>	Empresas Públicas	<input type="checkbox"/>
Famílias	<input type="checkbox"/>	Instituições de Ensino Superior	<input type="checkbox"/>
Instituições da Economia Solidária e Social	<input type="checkbox"/>		

### 5.2. - Auxílios de estado

Sim

Não

Indicar enquadramento

Notificação

Sim

Não

Indicar

não aplicável

### 5.3. - Natureza do Apoio

Empréstimo

Subvenção

Taxa (%)

100,00%

Limites

## 6. Informação adicional do Beneficiário

Pretende-se, com este investimento, dar resposta à dinâmica económica gerada entre os polos industriais de Aveiro e Águeda, através de uma ligação direta e eficiente, reduzindo assim custos de contexto. Este novo eixo rodoviário dará sequência a uma pequena parcela já construída em Aveiro, substituindo a atual Rede Rodoviária Nacional constituída por vias com traçados pouco adequados para o elevado valor de pesados que a utiliza.

Variante à ligação pelas EN235 e EN333, sem alternativa comparável disponível, esta intervenção permite criar um novo eixo de ligação entre Aveiro e Águeda, contribuindo para o descongestionamento de diversas vias que atravessam zonas urbanas e periurbanas, permitindo melhorar as condições de circulação e de segurança.

Trata-se de uma malha onde o TMDA ascende a 20.500 veículos/dia e 5% de veículos pesados. O novo eixo irá assegurar as ligações rodoviárias de Aveiro, capital de distrito e sede de concelho, e de Águeda, sede de concelho, à Rede Transeuropeia através do IP1 e IP5.

Os benefícios para a segurança rodoviária decorrem da constituição de uma alternativa com melhores características, a qual, desvia o tráfego do atravessamento urbano minimizando o risco de atropelamento. A intervenção em via nova a construir incluirá intervenções ao nível da drenagem e estabilização de taludes. No âmbito do EIA a desenvolver, será avaliada esta matéria e incluídas no projeto as medidas necessárias para garantir a adaptação das infraestruturas às alterações climáticas e assim aumentar a sua capacidade de resiliência a fenómenos extremos. Serão também devidamente identificados e avaliados os impactos positivos e negativos da intervenção, sendo igualmente preconizadas as medidas a implementar quer na fase de construção, quer na fase de exploração da via.

O projeto será submetido a procedimento de AIA.

O projeto incentiva a multimodalidade de forma direta, uma vez que liga polos industriais ao Porto e Terminal ferroviário de Aveiro, potenciando os investimentos já mencionados ali em curso.

Este projeto potenciará a multimodalidade com a ferrovia, designadamente através da Linha do Vouga cuja requalificação em toda a sua extensão, entre Espinho e Aveiro, está prevista no âmbito PNI2030.

Este projeto integra o Programa de Valorização das Áreas Empresariais (PVAE) 2ª Fase do PNI2030.

## 7. Dotação global

Montante dotação M€

46,90

**INVESTIMENTO RE-C07-i02 – “Missing links e Aumento capacidade da Rede”**

**SUBINVESTIMENTO RE-C07-i02.02 – “ Missing links e Aumento capacidade da Rede -  
Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda”**

**CCDR - COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO  
(CCDR CENTRO)**

**1. Conteúdo da Decisão de Execução do Conselho**

Na execução do investimento é, na medida do aplicável, assegurado o cumprimento dos objetivos e requisitos previstos para o investimento, no Anexo Revisto da Decisão de Execução do Conselho<sup>1</sup>, a seguir descritos.

**1.1 Requisitos da componente na Decisão de Execução do Conselho**

Esta componente do plano de recuperação e resiliência português aborda o desafio da baixa coesão territorial e da baixa competitividade das empresas nas regiões do interior devido a ligações inadequadas à rede rodoviária. Esta situação impõe custos de contexto às empresas, nomeadamente os custos de transporte provocados pela baixa conectividade rodoviária ou a dificuldade em atrair pessoal qualificado. Um outro desafio prende-se com a necessidade de reduzir emissões no setor dos transportes e nos parques empresariais.

Esta componente tem como objetivos aumentar a coesão territorial e melhorar a competitividade, a fim de promover o desenvolvimento económico das regiões do interior. Visa promover a descarbonização do transporte rodoviário mediante a implantação de postos de carregamento.

Para o efeito, a componente procura tornar os parques empresariais mais sustentáveis e mais digitais e proporcionar-lhes um melhor acesso à rede rodoviária. Além disso, procura melhorar a conectividade dos transportes rodoviários alargando a rede rodoviária, procurando resolver, por exemplo, o problema das ligações em falta, nomeadamente nos Açores, e disponibilizando ligações transfronteiras. A aceleração da expansão da rede de postos de carregamento de veículos elétricos acessíveis ao público deverá ajudar a reduzir a pegada de carbono do setor dos transportes rodoviários em Portugal, tornando-o mais sustentável. Este investimento é uma medida de acompanhamento para a expansão das infraestruturas rodoviárias,

---

<sup>1</sup> Em caso de divergências de interpretação entre as diversas versões linguísticas da Decisão de Execução do Conselho e seu anexo, prevalecerá a versão inglesa.

em consonância com as orientações da Comissão relativas ao princípio de "não prejudicar significativamente" (2021/C58/01).

Esta componente apoia a resposta às recomendações específicas dirigidas a Portugal no sentido de focalizar o investimento na transição ecológica, tendo em conta as disparidades regionais (recomendação específica n.º 3 de 2019 e recomendação específica n.º 3 de 2020), e apoia a utilização de tecnologias digitais para impulsionar a competitividade das empresas (recomendação específica n.º 2 de 2020).

Prevê-se que nenhuma medida desta componente prejudique significativamente os objetivos ambientais na aceção do artigo 17.º do Regulamento (UE) 2020/852, tendo em conta a descrição das medidas e as medidas de atenuação estabelecidas no plano, em conformidade com as orientações técnicas sobre a aplicação do princípio de "não prejudicar significativamente" (2021/C58/01).

### **1.2 Requisitos do investimento na Decisão de Execução do Conselho**

Esta medida tem como objetivo melhorar a coesão territorial e a competitividade corrigindo as "ligações em falta" na rede rodoviária. Estas ligações em falta diminuem o desempenho da rede rodoviária e conduzem a uma perda de competitividade das empresas. O investimento visa também abordar o congestionamento, melhorar a segurança rodoviária e qualidade do ar e reduzir o ruído em locais próximos de estradas.

O investimento consiste na construção e melhoria de estradas. As intervenções incluem a eliminação de travessias urbanas e a garantia da adequação da capacidade da via, aumentando a acessibilidade aos grandes corredores de transporte e às interfaces multimodais. As intervenções incluem a melhoria de estradas que fazem parte da RTE-T, como o IP2 — Variante Nascente de Évora ou os investimentos no IP8.

Espera-se que esta medida não prejudique significativamente os objetivos ambientais na aceção do artigo 17.º do Regulamento (UE) 2020/852, tendo em conta a descrição da medida e as medidas de atenuação estabelecidas no plano de recuperação e resiliência, em conformidade com as orientações técnicas sobre a aplicação do princípio de "não prejudicar significativamente" (2021/C58/01). Concretamente, o respeito deste princípio é assegurado através do investimento C07-IO (extensão da rede de carregamento de veículos elétricos) como medida de acompanhamento. Qualquer projeto rodoviário suscetível de ter efeitos negativos significativos no ambiente deve ser objeto de uma avaliação de impacto ambiental (AIA) nos termos da Diretiva 2011/92/UE, a fim de assegurar que o cumprimento do princípio de "não prejudicar significativamente" é integrado no projeto e rigorosamente cumprido nas fases de construção, exploração e desativação da infraestrutura.

No total, serão construídos ou melhorados 111 quilómetros de estradas:

- EN14: interface rodoferroviário da Trofa / Santana, incluindo nova ponte sobre o rio Ave,
- EN14: Maia (Via Diagonal) / interface rodoferroviário da Trofa,
- EN4: Variante da Atalaia,
- IC35: Penafiel (EN15) / Rans,
- IC35: Rans / Entre-os-Rios,
- IP2: Variante nascente de Évora,
- Ligação de Baião a Ponte de Ermida,
- Eixo rodoviário Aveiro-Águeda,
- EN344: km 67 a km 75 – Pampilhosa da Serra,
- EN125: Variante nascente de Olhão,
- IC2 (EN1): Meirinhas (km 136) / Pombal (km 148),
- IP8 (EN121): Ferreira do Alentejo / Beja, incluindo variante a Beringel,
- IP8 (EN259): Santa Margarida do Sado / Ferreira do Alentejo, incluindo a variante de Figueira de Cavaleiros,
- IP8 (A26): aumento de capacidade na ligação entre Sines e a A2,
- Variante à EN211 – Quintã / Mesquinhata.

A execução do investimento estará concluída até 31 de dezembro de 2025.

## 2. Outras Especificações Relevantes

Para o total dos 111 quilómetros de estradas que serão construídas ou melhoradas, o presente subinvestimento contribuirá com 14 Km, através do projeto rodoviário do Eixo rodoviário Aveiro-Águeda que será realizado nesse âmbito.

## 3. Dimensão Ecológica

Não aplicável.

## 4. Dimensão Digital

Não aplicável.

## 5. Marcos e/ou Metas do Grupo A

É assegurado o cumprimento dos marcos/metapas de desembolso (Grupo A) aplicáveis ao investimento e especificado(s) na ficha de investimento, incluída no presente anexo I do contrato.

## 6. Princípio de “NÃO PREJUDICAR SIGNIFICATIVAMENTE”

Em conformidade com o artigo 19.º, n.º 3, alínea d), e com o anexo V, critério 2.4, do Regulamento (UE) 2021/241, o investimento não prejudica significativamente os objetivos ambientais na aceção do artigo 17.º do Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho (princípio de "não prejudicar significativamente"). Em particular, são cumpridos os requisitos aplicáveis ao investimento, especificados na avaliação do princípio de "não prejudicar significativamente" realizada para o investimento, descritos na tabela abaixo.

### Parte 1 da lista de controlo do princípio de «não prejudicar significativamente»

Indicar os objetivos ambientais que exigem uma avaliação substantiva da medida com base no princípio de «não prejudicar significativamente»	Sim	Não	Justificar caso seja selecionada a opção «Não»
Mitigação das alterações climáticas	X		
Adaptação às alterações climáticas	X		
Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	X		
Economia circular, incluindo a prevenção e a reciclagem de resíduos	X		
Prevenção e controlo da poluição do ar, da água ou do solo	X		
Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	X		

### Parte 2 da lista de controlo do princípio de «não prejudicar significativamente»

Perguntas	Não	Justificação substantiva
Mitigação das alterações climáticas. Prevê-se que a medida dê origem a emissões significativas de gases com efeito de estufa?	X	1. Esta medida visa a construção de troços para fecho de rede rodoviária e capacitar as infraestruturas para os elevados níveis de tráfego que aí circulam, tendo em vista uma maior fluidez e capilaridade da rede, reduzindo ainda os congestionamentos de tráfego, podendo também revestir-se como um vetor de descarbonização, já que os utilizadores das

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p><i>infraestruturas tenderão a utilizar cada vez mais veículos elétricos</i></p> <p><i>As infraestruturas não conduzirão a emissões significativas de gases com efeito de estufa, uma vez que melhorarão as condições de circulação rodoviária, reduzirão os veículos pesados e o tráfego de velocidade nas zonas urbanas, diminuirão o tempo de viagem e, subseqüentemente, reduzirão as emissões:</i></p> <p><i>Nova construção</i></p> <p><i>Eixo Rodoviário Aveiro – Águeda</i></p> <p><i>Redução de tempo percurso estimada em 65%</i></p> <p>2. <i>A medida será um fator-chave que permitirá melhorar a captação das atividades de transporte e aumentará a disponibilidade de infraestruturas para o transporte de baixo carbono, como os veículos elétricos. Portugal está entre os países europeus onde são vendidos mais carros elétricos, ocupando o 5º lugar, de acordo com um estudo da Federação Europeia de Transportes e Ambiente – no relatório "Missão (quase) cumprida". No primeiro semestre de 2020, 11% dos carros vendidos em Portugal eram elétricos. O desempenho das emissões de CO2 das vendas de automóveis durante o primeiro semestre de 2020 em Portugal foi de 99 gCO2/km, ocupando o 3º lugar, e apenas atrás de França e Noruega.</i></p> <p><i>Além disso, Portugal tem metas claras para a descarbonização do sector dos transportes previstas no Plano Nacional de Energia e Clima 2030, no âmbito do qual o sector dos transportes e da mobilidade deverá reduzir as suas emissões em 40%, em comparação com 2005.</i></p> <p><i>Pela sua relevância visto serem medidas paralelas e de acompanhamento face aos investimentos rodoviários previstos, destacam-se as medidas de promoção de transferência modal para o transporte público, de estímulo da transição energética do setor dos transportes, de promoção e apoio da mobilidade elétrica, de promoção de serviços partilhados de veículos, de promoção da produção e consumo de combustíveis renováveis alternativos, de promoção de infraestruturas de abastecimentos de combustíveis alternativos no que respeita a combustíveis limpos, de promoção da mobilidade ativa e comportamentos mais eficientes e de promoção do transporte de mercadorias por via ferroviária e marítima.</i></p> <p><i>As medidas já em curso visam a eletrificação dos transportes e da mobilidade, nomeadamente através da disponibilização de incentivos à compra de veículos elétricos, reforço da rede de</i></p>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p>carregamento de veículos elétricos, medidas fiscais que dão uma discriminação positiva à mobilidade elétrica e também uma taxa de carbono que também afeta os combustíveis rodoviários (nomeadamente o gasóleo e a gasolina). Estão também a ser desenvolvidas medidas para promover os pontos de carregamento dos veículos a hidrogénio.</p> <p>Destaca-se, mais em particular, o investimento i0 – Alargamento da Rede de Carregamento de Veículos Elétricos incluído nesta componente, como flanking measure.</p> <p>3. O projeto "EIXO AVEIRO-ÁGUEDA" vai melhorar as ligações portuárias de Aveiro, promovendo a transferência modal para o transporte marítimo.</p> <p>4. Em anexo (Anexo 4) é apresentada a Nota Técnica "Impacto nas Emissões de Gases com Efeito de Estufa" relativa aos projetos rodoviários referenciados nas medidas RE-CCT-C7-i2, RE-CCT-C7-i3 e RE-CCT-C7-i4 que demonstra o afirmado no ponto anterior.</p>
Adaptação às alterações climáticas. Prevê-se que a medida dê origem a um aumento dos efeitos negativos do clima atual e do clima futuro previsto, sobre a própria medida, as pessoas, a natureza ou os ativos?	X	<p>1. Nos projetos das infraestruturas, os riscos climáticos são ou serão avaliados, com base no nível de risco de cada local e no seu histórico de eventos climáticos extremos.</p> <p>2. Os projetos ainda a lançar terão em consideração projeções climáticas numa série de cenários futuros compatíveis com o tempo de vida esperado das infraestruturas em dois ou três horizontes temporais futuros (2040, 2050 e 2080/2100), de acordo com o RCP4.5 e RCP8.5;</p> <p>Os critérios de conceção e dimensionamento do projeto serão adaptados para uma maior resiliência da infraestrutura para garantir as suas condições de operabilidade, mesmo com eventos climáticos extremos. As seguintes infraestruturas terão intervenções dedicadas para resolver problemas recorrentes de operação rodoviária, nomeadamente nos seus sistemas de drenagem (inundações) e nos taludes de estradas (instabilidade e deslizamentos de terra) causados por eventos climáticos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>EIXO RODOVIÁRIO AVEIRO-ÁGUEDA</li> </ul> <p>3. As soluções de adaptação não afetam negativamente os esforços de adaptação ou o nível de resiliência de outras pessoas, da natureza, dos ativos e de outras atividades económicas aos riscos físicos associados ao clima e são coerentes com os esforços de adaptação a nível local, setorial, regional ou nacional."</p> <p>O projeto "EN14. INTERFACE RODOFERROVIÁRIO - SANTANA, INCLUINDO NOVA PONTE SOBRE O RIO AVE" incluirá intervenções especiais ao nível da drenagem (com regularização</p>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<i>e requalificação ambiental de um afluente do rio Ave e com a implementação de bacias de retenção para minimizar situações de inundação) e estabilização de encostas rodoviárias.</i>
Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos. Prevê-se que a medida prejudique: i) o bom estado ou o bom potencial ecológico das massas de água, incluindo as águas de superfície e subterrâneas, ou ii) o bom estado ambiental das águas marinhas?	X	<p>1. <i>Para os projetos que, pela sua magnitude, carecem de uma avaliação do impacto ambiental, esta foi efetuada ou será ainda realizada, incluindo para a componente de recursos hídricos, em conformidade com a Diretiva 2011/92/EU. Refere-se também que os riscos de degradação ambiental relacionados com a preservação da qualidade da água e a prevenção dos impactos sobre os recursos hídricos são identificados e abordados de acordo com os requisitos da Directiva-Quadro da Água (Diretiva 2000/60/CE) e com um plano de gestão das bacias hidrográficas elaborado para a massa ou a massa de água potencialmente afetada.</i></p> <p><i>Para assegurar que a medida não acarreta impactes ambientais sobre o potencial ecológico das massas de água, a componente de recursos hídricos é abordada na avaliação de impacto Ambiental dos projetos, para as fases de construção e exploração, sendo a mesma assegurada nos seguintes projetos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>o EIXO RODOVIÁRIO AVEIRO-ÁGUEDA</i></li> </ul> <p>2. <i>A utilização e proteção sustentável da água e dos recursos marinhos na fase de exploração das infraestruturas, é assegurada pelos seguintes princípios e medidas:</i></p> <p><i>Os projetos não se inserem em ou minimizam a afetação de:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>o zonas de infiltração máxima;</i></li> <li><i>o zonas designadas por normativo próprio para a captação de água destinada ao consumo humano, incluindo perímetros de proteção de captações e áreas adjacentes às mesmas;</i></li> <li><i>o perímetros de proteção das águas de nascente, das águas destinadas a fins terapêuticos, dos recursos hidrominerais e geotérmicos;</i></li> <li><i>o zonas designadas para a proteção de habitats e da fauna e da flora selvagens e a conservação das aves selvagens em que a manutenção ou o melhoramento do estado da água seja um dos fatores importantes para a sua conservação, incluindo os sítios relevantes da rede Natura 2000;</i></li> <li><i>o áreas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias e pelo mar;</i></li> <li><i>o zonas adjacentes: a zona contígua à margem que como tal seja classificada por um ato regulamentar por se encontrar ameaçada pelo mar ou pelas cheias;</i></li> <li><i>o perímetros de proteção de albufeiras e de lagoas e</i></li> </ul>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p>lagos de águas públicas;</p> <p>o faixas de proteção terrestre dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira</p> <p>o Domínio Hídrico;</p> <p>o Outras zonas hídricas sensíveis.</p> <p>Os projetos não contemplam descargas diretas das águas de escorrência em:</p> <p>o zonas designadas por normativo próprio para a proteção de espécies aquáticas de interesse económico (troços piscícolas);</p> <p>o massas de água designadas como águas de recreio, incluindo zonas designadas como zonas balneares;</p> <p>o zonas de infiltração máxima;</p> <p>o zonas designadas por normativo próprio para a captação de água destinada ao consumo humano, incluindo perímetros de proteção de captações e áreas adjacentes às mesmas;</p> <p>o zonas designadas para a proteção de habitats e da fauna e da flora selvagens e a conservação das aves selvagens em que a manutenção ou o melhoramento do estado da água seja um dos fatores importantes para a sua conservação, incluindo os sítios relevantes da rede Natura 2000;</p> <p>o perímetros de proteção de albufeiras e de lagoas e lagos de águas públicas;</p> <p>o Outras zonas hídricas sensíveis.</p> <p>Os projetos não afetam quantitativamente:</p> <p>o Aquíferos conhecidos.</p> <p>Para as vias em exploração, o critério será a não utilização de fitofármacos ou de fertilizantes químicos nos taludes, por exemplo, em especial nas zonas sensíveis em termos de nutrientes, incluindo as zonas vulneráveis (nomeadamente Diretiva nitratos) e as zonas designadas como zonas sensíveis.</p> <p>3. Face ao exposto nos pontos anteriores, considera-se que não existem impactes negativos, diretos ou indiretos significativos ao longo do ciclo de vida da medida, para este objetivo ambiental.</p>
Transição para uma economia circular, incluindo a prevenção e a reciclagem de resíduos. Prevê-se que a medida: i) conduza a	X	<p>Durante a fase de construção das infraestruturas, espera-se a produção de quantidades significativas de resíduos de construção e demolição. Por conseguinte serão elaborados planos de gestão de resíduos de construção e demolição de</p>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
um aumento significativo da produção, da incineração ou da eliminação de resíduos, com exceção da incineração de resíduos perigosos não recicláveis, ou ii) dê origem a ineficiências significativas na utilização direta ou indireta de qualquer recurso natural em qualquer fase do seu ciclo de vida que não sejam minimizadas por medidas adequadas, ou iii) venha a causar danos significativos e de longo prazo no ambiente, no contexto da economia circular?		<p><i>acordo com as atuais diretivas nacionais e europeias, que visam as melhores práticas de gestão de resíduos, no que diz respeito:</i></p> <p>(i) <i>à redução da produção de resíduos;</i></p> <p>(ii) <i>a correta triagem e embalagem de vários tipos de resíduos, de acordo com o respetivo código da Lista Europeia de Resíduos;</i></p> <p>(iii) <i>envio para recuperação e reciclagem de resíduos gerados a operadores de gestão licenciados.</i></p> <p><i>A exigência de um plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição, cujo cumprimento é demonstrado por vistoria previa à receção da obra, tem como objetivo garantir a valorização de todos os resíduos que tenham potencial de valorização de acordo com o regime jurídico das Operações de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (regime jurídico RCD), que compreende a sua prevenção e reutilização e as operações de recolha, transporte, armazenagem, tratamento, valorização e eliminação.</i></p> <p><i>Os planos de prevenção e gestão de RCD definirão como meta, a incorporação de 10 % de materiais reciclados ou que incorporem materiais reciclados relativamente à quantidade total de matérias-primas usadas em obra e os empreiteiros terão que implementar as melhores técnicas disponíveis para garantir que pelo menos 70% (em peso) dos resíduos de construção e demolição não perigosos provenientes da construção gerada no estaleiro de construção serão preparados para reutilização, reciclagem e outras operações de recuperação de materiais, incluindo operações de reabastecimento utilizando resíduos para substituir outros materiais, de acordo com a hierarquia dos resíduos e o Protocolo de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição da UE.</i></p> <p><i>Para a aquisição de bens e serviços, sempre que possível e aplicável são adotados critérios ecológicos, em particular para o conjunto de bens e serviços que dispõem já de manuais nacionais</i> (<a href="https://encpe.apambiente.pt/content/manuais?language=pt-pt">https://encpe.apambiente.pt/content/manuais?language=pt-pt</a>) ou Acordos-Quadro em vigor, ou, no caso de bens e serviços que não dispõem de Manuais ou Acordos-Quadro nacionais, à adoção, a título facultativo, dos critérios estabelecidos a nível da UE (<a href="https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm">https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm</a>).</p> <p><i>A medida não conduzirá a ineficiências significativas na utilização dos recursos, respeitando os seguintes princípios:</i></p> <p>(i) <i>Um correto equilíbrio de terrenos e solos utilizados na</i></p>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p>fase de construção;</p> <p>(ii) Uma parte destas infraestruturas será requalificada em vez de uma construção completamente nova (em cerca de 50% da sua extensão total);</p> <p>(iii) Utilização de processos tecnológicos/de construção que consomem menos recursos;</p> <p>(iv) Adoção de materiais reutilizados e reciclados, sempre que possível, quer a partir do trabalho quer de outras fontes;</p> <p>(v) Durabilidade prevista da construção;</p> <p>(vi) Reutilização/reciclagem potencial de outros materiais e equipamentos usados.</p> <p>As infraestruturas não comprometerão os princípios da economia circular na fase de construção, uma vez que serão selecionados processos de construção para otimizar o consumo de recursos.</p> <p>As infraestruturas terão um longo horizonte de exploração e as matérias primas a utilizar permitirão que sejam reutilizadas para outros fins no final do seu ciclo de vida.</p> <p>Considera-se assim não existirem impactes negativos, diretos ou indiretos, significativos ao longo do ciclo de vida da medida neste objetivo ambiental.</p>
Prevenção e controlo da poluição. Prevê-se que a medida dê origem a um aumento significativo das emissões de poluentes para o ar, a água ou o solo?	X	<p>Para assegurar que a medida não acarreta um aumento significativo de poluentes para o solo, água ou ar, a Avaliação Ambiental foi efetuada ou está em curso para o projeto rodoviário previsto:</p> <p>o EIXO RODOVIÁRIO AVEIRO-ÁGUEDA</p> <p>A Avaliação de Impacte Ambiental é realizada de acordo com os requisitos da Diretiva 2014/52/UE, transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei 151-B, 31 de outubro e 152-B/2017, 11 de dezembro e aprovado pela autoridade competente. A Avaliação de Impacto Ambiental é realizada numa fase inicial do projeto proposto, permitindo escolher a rota que mostrou os conflitos mínimos de ruído entre as diferentes alternativas estudadas. Espera-se também que algumas infraestruturas permitam uma redução dos níveis de ruído e a melhoria da qualidade do ar nos centros urbanos, através dos desvios de tráfego destas zonas.</p> <p>Os indicadores e métodos de cálculo do ruído ambiental utilizados na avaliação do ruído ambiental estão em conformidade com as diretivas 2002/49/CE e (UE)2015/996, transpostas para a legislação nacional pelo Decreto-Lei 146/2006, 31 de julho e 136-A/2019, 6 de setembro. Os limites de exposição ao ruído ambiental são atribuídos pelo Decreto-Lei 9/2007, de 7 de janeiro, de acordo com o uso do território,</p>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p><i>sendo mais baixos para zonas mais sensíveis.</i></p> <p><i>Estes estudos asseguram que os níveis de ruído resultantes do fluxo de tráfego após a construção/reabilitação rodoviária se abaixo dos limites de exposição da legislação nacional. Nos casos em que isso não é possível e o nível de ruído ambiental excede os limites de exposição ao ruído, serão introduzidas medidas de redução do ruído, nomeadamente:</i></p> <p><i>Medidas de ruído aplicadas diretamente na fonte:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Pavimentos com absorção de ruído, escolhidos em conformidade com a redução do ruído necessária para cumprir os limites de exposição impostos pela legislação nacional;</i></li> <li><i>2. redução do limite de velocidade;</i></li> <li><i>3. medidas de controlo de ruído em pontes e viadutos.</i></li> </ol> <p><i>Medidas de ruído indiretas - Barreiras sonoras</i></p> <p><i>As barreiras sonoras a instalar consideram fatores de sustentabilidade, ao nível:</i></p> <p><i>(i) Técnico – uso de novos materiais mais eficientes ou materiais reciclados;</i></p> <p><i>(ii) Social - utilização de módulos transparentes para evitar a perda de visão e luz do dia para residentes e utentes da estrada; utilização de materiais que resistam ao vandalismo; utilização de materiais naturais, vegetação ou revestimentos artificiais, que dão uma aparência natural para melhorar o desempenho social global e a aceitação das barreiras;</i></p> <p><i>(iii) Ambiental - foram ou serão escolhidos materiais tendo em conta a sua capacidade de reciclagem e/ou reutilização das questões potenciais e de alterações climáticas (isto é, durabilidade); Foram utilizados módulos de cor transparente ou com padrões verticais de listras para evitar colisões de aves;</i></p> <p><i>(iv) Manutenção, os sistemas de barreiras a adotar serão fáceis de manter, reparar, substituir, reutilizar e expandir quando necessário, com o objetivo de maximizar o seu desempenho global.</i></p> <p><i>Os impactes relacionados com a qualidade do ar, solo e ruído referem-se apenas à fase de construção da infraestrutura e serão apenas temporários. No entanto, não são esperados impactes na qualidade da água para consumo humano ou outros fins em qualquer fase.</i></p> <p><i>Para minimizar os impactes na fase de construção, serão elaborados planos de Gestão e Monitorização Ambiental, que</i></p>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p>assegurarão a implementação das medidas de minimização ambiental necessárias para cada fator ambiental. As máquinas e os equipamentos de construção respeitarão os requisitos de emissões da UE.</p> <p>No caso específico de ruído, durante as obras de construção/reabilitação, os níveis de ruído nas áreas do recetor, definidos pela Avaliação de Impacte Ambiental, são monitorizados durante vários períodos do dia. As emissões sonoras são minimizadas pela definição de um calendário se as obras de construção mais ruidosas forem feitas durante o dia, e/ou através da instalação de barreiras temporárias de ruído.</p> <p>Considera-se assim não existirem impactes negativos, diretos ou indiretos, significativos ao longo do ciclo de vida da medida neste objetivo ambiental.</p>
<p>Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas. Prevê-se que a medida: i) prejudique de forma significativa as boas condições e a resiliência dos ecossistemas, ou ii) prejudique o estado de conservação das espécies e habitats, incluindo os de interesse da União?</p>	X	<ol style="list-style-type: none"> <li>De acordo com a magnitude do projeto, a Avaliação de Impacto Ambiental ou outros estudos ambientais concluídos (ou em curso) de acordo com as diretivas da UE (2014/52/UE) e legislação nacional, e aprovados pela Autoridade Nacional do Ambiente, quando aplicável. As avaliações de impacto identificam, avaliam e atenuam os potenciais impactes negativos da infraestrutura e das atividades associadas aos ecossistemas e à sua biodiversidade.</li> <li>As avaliações de impacte ambiental são avaliadas e conduzidas em conformidade com as disposições das diretivas habitats e aves da UE, bem como da legislação nacional relativa à proteção das espécies ameaçadas</li> <li>A Avaliação Ambiental foi efetuada ou está em curso para o projeto rodoviário previsto realizar, concretamente o do EIXO RODOVIÁRIO AVEIRO-ÁGUEDA</li> <li>Na fase de construção será ministrada formação aos trabalhadores para proteção dos habitats e a biodiversidade.</li> <li>As infraestruturas minimizam a interferência em áreas classificadas ou outras áreas de elevado valor de biodiversidade: escolher o corredor rodoviário que melhor acomoda esta condição; ajustar a disposição do traçado de modo a interferir o menos possível nestas áreas; evitar a instalação dos estaleiros de construção e armazenamento, bem como de novos acessos, nestas áreas.</li> <li>As infraestruturas minimizam a fragmentação em áreas classificadas ou outras áreas com elevados valores de biodiversidade.</li> <li>O traçado da estrada evita "cortar" as manchas ou corredores mais importantes para a fauna.</li> <li>As infraestruturas asseguram passagens suficientes</li> </ol>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p><i>para a fauna (pontes e viadutos, túneis, passagens inferiores e superiores, passagens hidráulicas), com as adaptações adequadas às espécies-alvo (dimensões e configuração adequadas, passadiços secos nas passagens hidráulicas, base das passagens parcial ou totalmente em substrato natural), localizados em áreas habitualmente utilizadas pela vida selvagem para deslocação, e com pouca perturbação humana, em intervalos regulares não superiores a 2 km nas áreas mais relevantes. Vide exemplos (<a href="https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/ambiente/gestao-ambiental/areas-de-especialidade/biodiversidade/projetos-no-ambito-de-parcerias">https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/ambiente/gestao-ambiental/areas-de-especialidade/biodiversidade/projetos-no-ambito-de-parcerias</a>).</i></p> <p>9. <i>As infraestruturas minimizam a degradação de áreas significativas de habitats ameaçados em áreas classificadas ou outras áreas de elevado valor de biodiversidade: escolher o corredor rodoviário que melhor acomoda esta condição; ajustar a disposição do traçado de modo a interferir o menos possível nestes habitats; evitar instalar os estaleiros de construção e armazenamento, bem como novos acessos, nestes habitats.</i></p> <p>10. <i>As infraestruturas minimizam impactes significativos como a morte, perturbação, perda de habitat e efeito barreira nas espécies protegidas da Flora ou fauna:</i></p> <p>(i) <i>escolhendo o corredor que melhor corresponda a esta condição;</i></p> <p>(ii) <i>ajustando o traçado de forma a interferir o menos possível em habitats ou manchas relevantes para espécies protegidas;</i></p> <p>(iii) <i>evitando os locais de apoio à construção e armazenamento, bem como novos acessos, em habitats ou manchas relevantes para espécies protegidas (locais de refúgio, alimentação ou reprodução de espécies protegidas, ou locais adequados à ocorrência de flora protegida; assegurar, durante a fase de construção, que estes habitats, manchas ou exemplares individuais da Flora não sejam acidentalmente destruídos, sinalizando-o e vedando-os.</i></p> <p>11. <i>A infraestrutura minimiza o risco de acidentes com animais selvagens causados por colisões, aplicando as soluções adequadas às espécies-alvo:</i></p> <p>(i) <i>Instalando vedações adequadas (altura adequada e rede com malha basal pequena, complementação da vedação com uma rede de malha muito pequena colocada em formato</i></p>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p>"L" com a base enterrada), guiando os animais para passagens (passagens hidráulicas, passagens inferiores, viadutos, etc.)</p> <p>(ii) Assegurando passagens de fauna suficientes (já comprovado que contribui para reduzir a mortalidade dos animais por atropelamento) nos setores mais relevantes</p> <p>(iii) Aplicando barreiras para anfíbios encaminhando-os para passagens hidráulicas</p> <p>(iv) Reduzindo a altura da vegetação perto da estrada para aumentar a visibilidade e dissuadir os animais de estarem tão perto da via</p> <p>(v) Instalando barreiras da rede metálica para elevar o voo das espécies voadoras</p> <p>(vi) Cobrindo os taludes com rede de malha pequena para evitar a colonização por coelhos, reduzindo a sua presença, bem como os seus predadores, perto da estrada</p> <p>(vii) Instalando sinais de alerta para os condutores</p> <p>(viii) Evitando barreiras de ruído totalmente transparentes, utilizando padrões de faixas verticais ou barreiras coloridas;</p> <p>12. A infraestrutura minimiza alterações e degradação das condições hidromorfológicas das linhas de água relevantes para a biodiversidade:</p> <p>(i) Ajustando o traçado de forma a cumprir estas condições</p> <p>(ii) Minimizando a destruição das galerias ripícolas ao longo das linhas de água</p> <p>(iii) Evitando a degradação da qualidade da água por poluentes provenientes das atividades de construção ou do sistema de drenagem da estrada</p> <p>(iv) evitando dragagens ou alterações no leito do rio</p> <p>(v) Mantendo o caudal ecológico do rio.</p> <p>13. A infraestrutura minimiza a propagação de plantas invasoras durante a sua construção e manutenção:</p> <p>(i) evitando a propagação de sementes de espécies invasoras por não utilizar o solo de áreas com a sua presença</p> <p>(ii) implementando um plano de controlo destas espécies durante a vida útil da infraestrutura</p> <p>14. A monitorização da mortalidade da fauna será monitorizada</p>

Perguntas	Não	Justificação substantiva
		<p><i>regularmente afim de se detetarem pontos criticos e aplicar as medidas de minimização adequadas - vide exemplo:</i></p> <p><i><a href="https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/attachments/relatorio_de_mortalidade_da_fauna_2019.pdf">https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/attachments/relatorio_de_mortalidade_da_fauna_2019.pdf</a></i></p>