

## **CONTRATO DE FINANCIAMENTO**

### **BENEFICIÁRIO FINAL**

#### **INVESTIMENTO C07-i05-RAA- "Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores"**

ENTRE:

A Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais, com sede em Caminho do Meio n.º 58 - São Carlos, 9701-853 Angra do Heroísmo, Ilha Terceira, número de identificação de pessoa coletiva 672002540, neste ato representada por Nuno Alberto Lopes Melo Alves, portador do cartão de cidadão n.º 08469683 4ZX3, válido até 05/12/2028, na qualidade de diretor regional, cargo para o qual foi nomeado pelo despacho n.º 2147/2020, de 28 de dezembro, que outorga na qualidade de Beneficiário Intermediário, adiante designado por DRPFE ou "Primeiro Outorgante";

E

Secretaria Regional das Obras Públicas e Comunicações, com sede no Largo do Colégio, n.º 4, número de identificação de pessoa coletiva 600087077, neste ato representada por Ana Maria Passos de Carvalho, portadora do cartão de cidadão 07019418 1ZY3, válido até 14/07/2030, na qualidade de Secretária Regional das Obras Públicas e Comunicações, cargo para o qual foi nomeada pelo Decreto do Representante da República para a Região Autónoma dos Açores, n.º 2/2020 de 24 de novembro, que outorga na qualidade de Beneficiário Final, adiante designado por SROPC, ou "Segundo Outorgante".

CONJUNTAMENTE, DESIGNADOS POR "Partes".

Considerando o contrato assinado entre a Estrutura de Missão "RECUPERAR PORTUGAL" e a Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais, que tem como objeto a concessão de um apoio financeiro destinado a financiar a realização dos investimentos previstos no PRR para a Região Autónoma dos Açores, em que o Primeiro Outorgante é o Beneficiário Intermediário, entidade globalmente responsável pela execução dos Investimentos contratualizados descritos nas Fichas dos Investimentos que integram o Anexo I desse contrato;

Considerando o apoio financeiro para a realização Investimento C07-i05-RAA, identificado no Plano de Recuperação e Resiliência;

É acordado e reciprocamente aceite o presente contrato de financiamento, para a realização do Investimento com o código C07-i05-RAA designado por "Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores", enquadrado na Componente C07 do Plano de Recuperação e Resiliência, que se rege pela legislação nacional e comunitária aplicável, assim como pelas seguintes cláusulas:

### **CLÁUSULA 1.ª**

#### **(OBJETO DO CONTRATO)**

1. O presente contrato tem por objeto a concessão de um apoio financeiro destinado a financiar a realização do Investimento C07-i05-RAA designado por "Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores", doravante designado por Investimento, enquadrado na Componente C07

do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) em que o Segundo Outorgante é o Beneficiário Final, entidade globalmente responsável pela execução do Investimento ora contratualizado.

2. Fazem parte integrante do presente contrato os seguintes anexos:

- a) Anexo I – Ficha do Investimento;
- b) Anexo II – Informações sobre a execução das operações (a reportar pelo Segundo Outorgante à Primeira Outorgante);
- c) Anexo III – Fichas dos indicadores (marcos e metas).

## **CLÁUSULA 2.ª**

### **(OBJETIVOS DO INVESTIMENTO)**

1. Os objetivos do Investimento contratualizado a que se refere a cláusula primeira estão descritos na Ficha do Investimento constante do Anexo I ao presente contrato, que inclui as especificações técnicas, visando contribuir para a concretização do Investimento C07-i05-RAA designado por “Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores”.
2. A concretização e a operacionalização do Investimento são da responsabilidade do Segundo Outorgante, na qualidade de Beneficiário Final.

## **CLÁUSULA 3.ª**

### **(CUSTO TOTAL DO INVESTIMENTO E O SEU FINANCIAMENTO)**

1. Pela execução do contrato, o Segundo Outorgante receberá um montante global de 60.000.000,00€ (sessenta milhões de euros), correspondente à totalidade do custo do Investimento C07-i05-RAA, de acordo com o previsto no Anexo I.
2. Os pagamentos serão efetuados ao Segundo Outorgante, nos termos da Orientação Técnica específica, em função dos elementos seguintes:
  - a) Cumprimento dos marcos e metas previstos na calendarização definidas nos Anexos I e III;
  - b) Montante de custos efetivamente suportados e comprovados pelo Segundo Outorgante, por contrapartida da realização das operações;
3. O valor referido no n.º 1 não inclui o Imposto sobre o Valor Acrescentado.

## **CLÁUSULA 4.ª**

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

O Investimento tem conclusão prevista em 31/12/2025, obrigando-se o Segundo Outorgante ao seu integral cumprimento nos termos do cronograma incluído no Anexo I do presente contrato.

## **CLÁUSULA 5.ª**

### **(MARCOS E METAS DE EXECUÇÃO)**

Constitui obrigação do Segundo Outorgante tomar as medidas que se revelem necessárias para assegurar o cumprimento dos marcos e metas definidos no Anexo I ao presente contrato, assumindo a responsabilidade do cumprimento das obrigações seguintes:

- a) Cumprir integral e plenamente os respetivos marcos e metas nos calendários previstos incluídos no Grupo A, considerados pela Comissão Europeia para efeitos da avaliação dos desembolsos do apoio do PRR;
- b) Apresentar, para efeitos de monitorização e acompanhamento da execução do Investimento, a informação relativa aos indicadores incluídos no Grupo B.

## **CLÁUSULA 6.ª**

### **(PAGAMENTOS AO SEGUNDO OUTORGANTE)**

1. Os pagamentos ao Segundo Outorgante são efetuados pelo Primeiro Outorgante, nos termos dos procedimentos definidos em Orientação Técnica específica, nas modalidades seguintes:

- a) A título de adiantamento, após assinatura do presente contrato, numa percentagem de 13% sobre o montante global previsto no n.º 1 da Cláusula 3.ª do presente contrato;
- b) A título de reembolso, na sequência da confirmação pelo Primeiro Outorgante dos pedidos de pagamento apresentados pelo Segundo Outorgante, com a realização dos marcos e metas globais do Grupo A contratualizados e da informação relativa à execução física e financeira do Investimento.

2. O pagamento dos apoios financeiros ao Segundo Outorgante será efetuado por transferência para a conta bancária com o IBAN PT50 0018 000342664128020 46, desde que cumpridas as condições seguintes:

- a) Existência de situação regular do Segundo Outorgante face à Administração Fiscal e à Segurança Social;
- b) Existência de situação regular do Segundo Outorgante em matéria de dívidas a Fundos Europeus.

## **CLÁUSULA 7.ª**

### **(OBRIGAÇÕES DO SEGUNDO OUTORGANTE)**

O Segundo Outorgante, na qualidade de responsável global pela implementação física e financeira do Investimento identificado na Cláusula 1.ª, obriga-se, perante o Primeiro Outorgante, ao cumprimento das condições seguintes:

- a) Apresentar ao Primeiro Outorgante os relatórios de progresso desenvolvidos em modelo a definir, com uma periodicidade trimestral ou sempre que tal seja solicitado pelo Primeiro Outorgante;

- b) Assegurar a transmissão, por via eletrónica, bem como a informação relacionada com o Investimento, designadamente as condições contratualizadas, incluindo os resultados e respetivos marcos e metas com identificação da calendarização e das unidades de medida;
- c) Colocar à disposição do Primeiro Outorgante a documentação necessária à realização de ações de controlo, incluindo as pertinentes pistas de auditoria, até ao respetivo encerramento do Investimento;
- d) Comunicar ao Primeiro Outorgante alterações ou ocorrências relevantes que ponham em causa a realização do Investimento;
- e) Conservar os documentos relativos à realização do Investimento, sob a forma de documentos originais ou de cópias autenticadas, em suporte digital, durante prazo fixado na legislação nacional e comunitária aplicáveis;
- f) Efetuar as notificações, em articulação com o Primeiro Outorgante, e enviar as informações necessárias às entidades legalmente competentes em matéria de auxílios de Estado, quando aplicável;
- g) Proceder à publicitação dos apoios concedidos ao abrigo do PRR, nos termos da regulamentação e legislação aplicáveis.

## CLÁUSULA 8.ª

### (OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS DO SEGUNDO OUTORGANTE)

1. O Segundo Outorgante, na qualidade de Beneficiário Final, é responsável global, perante o Primeiro Outorgante, pela execução do Investimento identificado na Cláusula 1.ª, obriga-se a criar e manter as condições para assegurar as funções que lhe são confiadas no âmbito do PRR, designadamente:

- a) Criar e manter as capacidades institucionais, técnicas e administrativas necessárias para exercer de forma eficiente e profissional, até ao encerramento do Investimento identificado, as funções que lhe são cometidas pelo presente contrato;
- b) Adotar um sistema de controlo interno que previna, detete e corrija irregularidades, que internalize procedimentos de prevenção de conflitos de interesses, de fraude, de corrupção e do duplo financiamento, assegurando o princípio da boa gestão e salvaguardando os interesses financeiros da União Europeia;
- c) Utilizar formulários, documentos, instruções, *check-lists* de análise e sistemas de informação e registo definidos pelo Primeiro Outorgante;
- d) Disponibilizar ao Primeiro Outorgante as condições necessárias à realização de ações de controlo nas instalações do Segundo Outorgante, designadamente, instalações, equipamentos, apoio técnico e administrativo;
- e) Definir no sistema de gestão e controlo o circuito de gestão completo das operações;
- f) Assegurar o cumprimento do princípio do “não prejudicar significativamente” o ambiente, bem como as condições para o cumprimento, pelo Investimento, dos requisitos digital e

climático, previstos no Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, e nos termos previstos no PRR;

g) Zelar pela observância das disposições legais aplicáveis em matéria de Contratação Pública, Auxílios de Estado e Igualdade de Oportunidades e de Género.

2. Para cumprimento da obrigação prevista na alínea a) do número anterior, o Segundo Outorgante pode recorrer a parcerias institucionais nas respetivas áreas de competência, desde que tal esteja previsto nos requisitos do sistema de gestão e controlo.

### **CLÁUSULA 9.ª**

#### **(RECOLHA E REGISTO DE DADOS)**

O Segundo Outorgante está obrigado a disponibilizar ao Primeiro Outorgante os necessários dados de suporte à gestão, à monitorização, ao acompanhamento, à prestação de contas à Comissão Europeia, aos órgãos de governação regionais e nacionais e às atividades de avaliação, auditoria e controlo.

### **CLÁUSULA 10.ª**

#### **(ALTERAÇÕES AO INVESTIMENTO)**

1. O investimento ora contratualizado pode ser alterado, caso haja necessidade de introduzir modificações de carácter financeiro, temporal, material ou legal, devidamente aprovadas pela Estrutura de Missão Recuperar Portugal (EMRP), desde que não alterem de forma significativa o Investimento referido na cláusula 1.ª e os seus objetivos previstos no PRR aprovado pelo Conselho Europeu.

2. Os pedidos de alteração suscetíveis, pela sua profundidade, de determinar alterações contratuais, devem ser formalizados por adenda, nas condições e nos termos definidos pela EMRP.

### **CLÁUSULA 11.ª**

#### **(RECUPERAÇÃO DO APOIO FINANCEIRO)**

1. Os apoios financeiros atribuídos pelo Primeiro Outorgante podem ser recuperados, total ou parcialmente, nos casos seguintes:

a) Não execução ou conclusão do Investimento, tal como consta no cronograma constante do Anexo I;

b) Não cumprimento, por facto imputável ao Segundo Outorgante, de obrigações estabelecidas no presente contrato e na legislação aplicável, no âmbito da realização do Investimento;

c) Não cumprimento das obrigações legais e fiscais do Segundo Outorgante;

d) Prestação de informações falsas ou viciação de dados fornecidos na apresentação e realização do Investimento;

e) Ocorrência de situações de conflitos de interesses, de fraude, de corrupção ou duplo financiamento.

2. A recuperação dos apoios financeiros prevista no número anterior apenas pode ter lugar após deliberação da Comissão Ministerial de Coordenação.

3. A deliberação referida no número anterior é precedida de audiência dos interessados, realizada pelo Primeiro outorgante, nos termos do Código do Procedimento Administrativo.

### CLÁUSULA 12.ª

#### (VIGÊNCIA)

O presente contrato produz efeitos na data da sua assinatura e mantém-se em vigor até ao integral cumprimento de todas as obrigações dele emergentes.

### CLÁUSULA 13.ª

#### (DISPOSIÇÕES FINAIS)

1. Em tudo o que não esteja expressamente regulado no presente contrato, são aplicadas as disposições legais europeias, nacionais e regionais vigentes.

2. O presente contrato será assinado em dois exemplares, a entregar a cada um dos Outorgantes, valendo ambos como originais.

Primeiro Outorgante

Assinado por: **NUNO ALBERTO LOPES MELO ALVES**

Num. de Identificação: 08469683

Data: 2021.11.24 17:19:21-01'00'

Certificado por: **Governo Regional dos Açores.**

Atributos certificados: **Diretor Regional do Planeamento e Fundos Estruturais.**

 **CARTÃO DE CIDADÃO**

Segundo Outorgante

ANEXO I  
Ficha do Investimento

# Ficha do Investimento

C07-i05-RAA - Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores

## 1. Tipologia de Beneficiário

Direto  Código Componente   
Final  Código Investimento

## 2. Identificação Entidade - Beneficiário

NIPC  N° SIOE  Sigla

Ministério/secretaria regional

Sigla  Designação

Nome ou Designação Social

Morada (Sede Social)

Freguesia  Código Postal

Concelho  Distrito

Localização (georeferência Google maps)

Informação geral

Âmbito   
Âmbito territorial   
Tipo de entidade   
Tipo de autonomia

Contactos

Telefone  Sites públicos   
E-Mail

CAE

Subsetor contas nacionais

Código   
Designação

Código de orçamento de estado

Código OE

Regime de pessoal

Total de nº de trabalhadores  Data



# Ficha do Investimento

C07-i05-RAA - Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores

## 3. Descrição do Investimento

Investimento Total M€

60,00

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

2021	2022	2023	2024	2025	2026
2,30	11,10	19,55	16,55	10,50	0,00

### 3.2. - Medidas

Código	Designação
C07-i05-RAA-m01	CIRCUITOS LOGÍSTICOS - REDE VIÁRIA REGIONAL DOS AÇORES

### 3.3. - Especificações técnicas e cronograma

Código	Nº	Descrição	Início período	Fim período
	1	CIRCUITOS LOGÍSTICOS - REDE VIÁRIA REGIONAL DOS AÇORES	2021-T1	2025-T4

#### Ficha Resumo do Investimento

Tomei conhecimento



## Ficha do Investimento

C07-i05-RAA - Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores

### 4. Medidas e indicadores

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

Código	Tipologia	Designação	Unidade	Objectivo	Prazo
710	Meta	Estradas construídas ou reabilitadas	km	34,38	2025-T4
712	Marco	Contrato assinado para 2 projetos rodoviários			2021-T4
714	Marco	Contrato assinado para 8 projetos rodoviários			2023-T2

#### 4.2. - Marcos e Metas - Grupo B

Código	Tipologia	Designação	Unidade	Objectivo	Prazo
711	Marco	Conclusão Projetos de execução rodoviários: 5			2021-T4
713	Marco	Último Projeto técnico rodoviário concluído (todos os projetos concluídos)			2023-T1
715	Marco	Contratos de empreitada todos assinados: 10 contratos assinados			2024-T2

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

O conjunto de variantes rodoviárias propostas da rede principal de acessibilidades das ilhas açorianas, tal como já referido, proporcionarão redução de percursos automóveis, redução de tempos de percurso com consequentes benefícios ambientais por redução de emissão de gases para a atmosfera.

A origem vulcânica das ilhas, associada a uma difícil orografia, dão azo a uma rede de vias existentes sinuosas e com declives longitudinais acentuados, tendo-se de percorrer vários quilómetros, por vias sinuosas que atravessam meios urbanos, para distâncias de deslocação curtas. Estas vias são de velocidade reduzida e possuem traçados sinuosos em planimetria e altimetria, proporcionando elevados consumos de combustível. As variantes rodoviárias propostas proporcionarão obter redução de emissões de gases para a atmosfera por serem traçados mais homogéneos, retilíneos a inclinações longitudinais suaves, sem constrangimentos na circulação, evitando o pára/arranca dos meios urbanos provocados por cruzamentos, semáforos, passadeiras e engarrafamentos, onde a emissão de gases para a atmosfera é muito elevada.

Acresce neste tipo de investimento o inquestionável ganho da segurança rodoviária e a descarbonização nos povoados urbanos, a par do bem-estar e saúde das populações.

Podemos ainda assegurar que todos os projetos serão objeto de Estudo de Impacte Ambiental, sendo garantido que não introduzem prejuízos significativos, e que serão implementadas todas as medidas de mitigação propostas, o que virá a ser demonstrado numa fase posterior.

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
60,00		059 - Outras estradas nacionais, regionais e de acesso local	0,00%	0,00%		0,00%		0,00

## Ficha do Investimento

C07-i05-RAA - Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores

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

#### 5.1. - Tipologias de Beneficiários finais

Empresas	<input type="checkbox"/>	Autarquias e Áreas Metropolitanas	<input type="checkbox"/>
Instituições do Sistema Científico e Tecnológico	<input type="checkbox"/>	Entidades Públicas	<input checked="" 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

Notificação

Sim

Não

Indicar enquadramento

Não aplicável

Indicar

Não aplicável

#### 5.3. - Natureza do Apoio

Empréstimo

Subvenção

Taxa (%)

Limites

### 6. Informação adicional do Beneficiário

Investimentos da responsabilidade direta do departamento da administração regional responsável pelas obras públicas nos Açores

### 7. Dotação global

Montante dotação M€

# Ficha do Investimento

C07-i05-RAA - Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores

## **8. Entidades Executoras**

- Direção Regional das Obras Públicas e dos Transportes Terrestres

INVESTIMENTO C07- I05-RAA “CIRCUITOS LOGÍSTICOS - REDE VIÁRIA REGIONAL DOS  
AÇORES”

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

**1. Descrição dos objetivos**

A mobilidade e a acessibilidade interna terrestre de pessoas e mercadorias na Região Autónoma dos Açores é assegurada, exclusivamente, por meio de transporte rodoviário, pelo que a modernização do sistema rodoviário é crucial ao desenvolvimento económico e social do arquipélago.

A melhoria das acessibilidades aos centros populacionais e aos núcleos de atividade económica e às principais infraestruturas de entrada em cada ilha, os aeródromos/ aeroportos e os portos marítimos, será promovida com os investimentos em projetos de expansão e requalificação da rede viária regional, os quais visam criar condições para favorecer um desenvolvimento mais equilibrado, dinamizando o tecido económico fora dos grandes centros urbanos. Neste âmbito, pretende-se uma melhoria significativa dos níveis de serviço de alguns troços de estradas, a par da redução de tempos de percurso e distâncias a percorrer.

Prevê-se, também, intervenção na construção de circulares aos principais centros urbanos, com redução dos atravessamentos urbanos e situações de congestionamento, reduzindo distâncias e tempos de percurso, o que promove a mobilidade, a segurança rodoviária, a redução do ruído nas localidades atravessadas e redução de emissão de gases poluentes, promovendo ainda a melhoria da qualidade de vida das populações.

A situação de infraestruturas rodoviárias na região ultraperiférica e arquipelágica dos Açores é distinta da existente no território continental português, justificando-se este investimento. Os circuitos logísticos previstos permitem poupanças de tempo e de

consumos de combustíveis, bem como condições de segurança que presentemente não são possíveis. Atendendo à configuração do arquipélago, são investimentos naturalmente dispersos por diversas ilhas.

Neste contexto, verifica-se que algumas ilhas do arquipélago ainda se encontram muito carenciadas em investimentos nas infraestruturas rodoviárias, mesmo ao nível da rede viária principal, nomeadamente ligações interconcelhias, acessos aos portos, aeroportos e centros logísticos. De facto, existem ainda inúmeras situações em que tais acessibilidades se efetuam através dos centros urbanos, por inexistência de variantes rodoviárias, indispensáveis para absorver tal tráfego. Destacamos, assim, que a realidade das acessibilidades no Arquipélago dos Açores é substancialmente diferente da verificada no território continental português.

É com base neste cenário que é urgente atuar nas infraestruturas rodoviárias regionais, com predominância na rede primária, sendo por isso que a maior parte do investimento proposto é destinado a investimento na rede de estradas principal.

Enquadram-se neste objetivo os seguintes investimentos propostos: na Ilha de Sta. Maria - Variante à Vila do Porto, na Ilha de S. Miguel - Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação – 1.º Lanço – Variante Furnas, Variante a Capelas e Variante a S. Roque, na ilha Graciosa - Ligação entre a E.R. 3-2.ª e a E.R. 4-2.ª, na ilha do Pico - Construção da Circular à Vila da Madalena e na ilha do Faial - Construção da 2.ª fase da Variante à Cidade da Horta.

É com estes investimentos que serão alcançados objetivos essenciais em termos de encurtar distâncias, redução de tempos de percurso e eliminação de congestionamentos nos centros urbanos, provocados pelo tráfego de passagem, o qual, na realidade do arquipélago, é predominantemente pendular, permitindo assim a redução de consumo de combustível e consequente contributo para a descarbonização, a par do forte contributo para a qualidade de vida das populações e aumento da segurança rodoviária, bem como segurança e bem-estar das populações.

Em menor dimensão, mas não menos importante, estão também propostos investimentos de beneficiação da rede secundária, visando sobretudo o aumento da segurança rodoviária, com a adequação de traçados às normas em vigor, bem como

contribuir para a redução de consumos de combustíveis, em virtude da melhoria das suas características geométricas. A título de exemplo, destaca-se o Variante ao Portal do Vento, que reduz o atual percurso em 1.6 km, permitindo a preservação de uma zona sensível e de elevado potencial turístico (Miradouro da Vista do Rei).

Enquadram-se neste grupo os empreendimentos seguintes: na ilha de S. Miguel -Variante Portal do Vento, na ilha Terceira - Promoção das condições de acessibilidade, mobilidade e segurança rodoviária - Ligação entre Via Vitorino Nemésio e Circular de Angra, na ilha de S. Jorge - Promoção das condições de acessibilidade, mobilidade e segurança rodoviária - Ligação entre o norte e sul da ilha (transversal).

Importa clarificar que as beneficiações propostas são muito mais do que manutenção de estradas, uma vez que visam a redefinição de parâmetros geométricos do traçado, alteração de interseções com problemas de segurança rodoviária, inclusão de passeios e arborização, de forma a incentivar o tráfego pedonal e clicável, como é o caso da Ligação entre Via Vitorino Nemésio e Circular de Angra, prevendo-se ainda a resolução de problemas de drenagem em ambos os casos. Para além destes aspetos, no caso do investimento de beneficiação previsto para a Ilha de S. Jorge - Ligação entre o Norte e Sul da ilha, este irá proporcionar uma aproximação entre os centros populacionais da costa Norte aos pontos de entrada na ilha situados na costa Sul (portos e aeroporto), sendo por isso fundamental para aumentar o desenvolvimento local e competitividade do tecido empresarial mais afastado.

Salienta-se, ainda, que a realidade dos Açores é caracterizada por ilhas dispersas, cada uma com reduzida área territorial, não sendo por isso admissível outras modalidades de transporte, sendo o transporte rodoviário o único viável.

Dentro desta modalidade de transporte, ainda se verifica a dificuldade e inércia dos utilizadores em recorrer ao transporte coletivo, face ao facto da mobilidade se estabelecer em curtas distâncias e ser afetada pelas condições atmosféricas locais, tipicamente de frequente pluviosidade. Neste contexto, a atuação proposta nas infraestruturas rodoviárias não leva a um incremento da utilização do transporte rodoviário privado, para além daquele que já se verifica.

Sempre que possível, é promovida a vertente de mobilidade suave, com a construção de ciclovias e circuitos pedonais.

A adoção de medidas de promoção da mobilidade elétrica não está inserida neste investimento, por ser matéria que já está a ser desenvolvida por outro departamento governamental dos Açores.

Destacam-se, assim, os seguintes empreendimentos propostos:

- **Ilha de Santa Maria**
  - Variante à Vila do Porto (2.2 km)

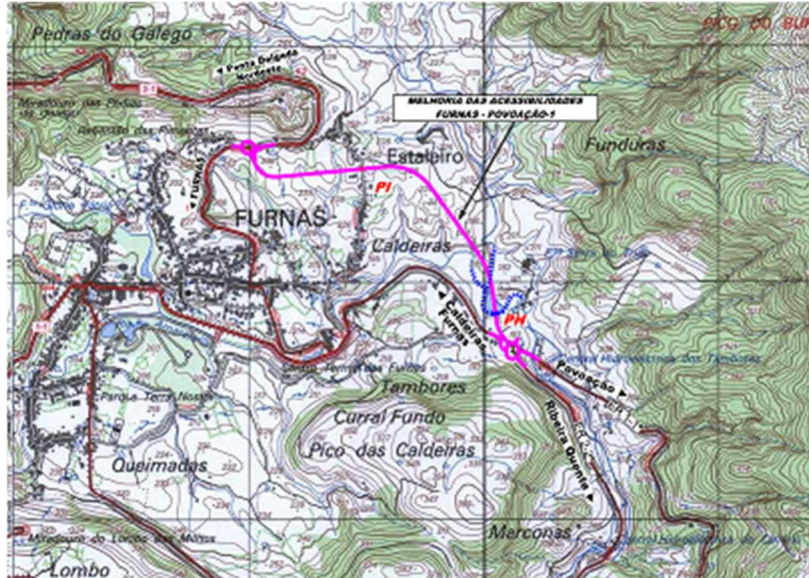


- Construção de uma nova via variante à vila do Porto, principal centro urbano da ilha de Santa Maria, por forma a evitar o atravessamento urbano na vila do tráfego de passagem e de todo o tráfego com origem e destino no porto e aeroporto, proporcionando, ainda, redução de distâncias e tempos de percurso.
- Os benefícios para a segurança rodoviária decorrem da constituição de alternativa com melhores características, a qual, desvia o tráfego do atravessamento urbano, minimizando o risco de atropelamento, contribuindo para a redução da sinistralidade.



- Ilha de São Miguel

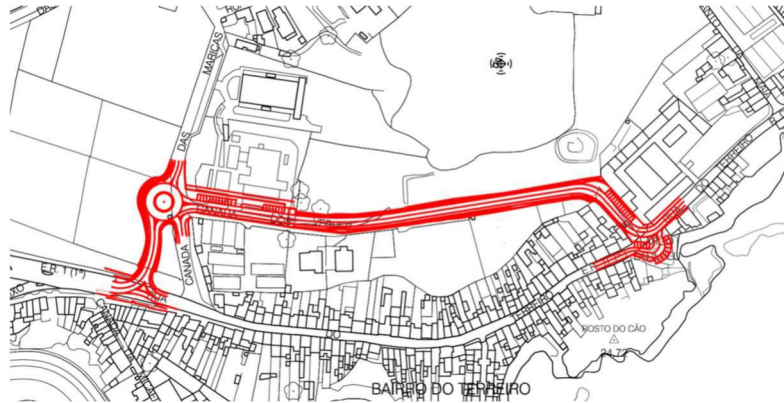
- Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação – 1º Lanço - Variante Furnas (1.6 km)



- Construção de uma nova via variante às Furnas, por forma a evitar o atravessamento urbano na vila do tráfego de passagem e de todo o tráfego com origem e destino no porto e aeroporto com destino ao concelho de Povoação, proporcionando, ainda, redução de distâncias e tempos de percurso. As Furnas são, por excelência, o maior ponto turístico da ilha de S. Miguel.
  - Forte contributo para a redução da sinistralidade, por desvio do tráfego de passagem para a nova via, aliviando os congestionamentos provocados pelas interseções existentes e reduzindo pontos de conflito.
- Variante Capelas (9,0 km)



- Construção de uma nova via variante à vila de Capelas, por forma a evitar o atravessamento urbano na vila do tráfego de passagem do tipo pendular e de todo o tráfego com origem e destino no porto e aeroporto com destino a toda a costa norte/poente da ilha de S. Miguel, proporcionando, ainda, redução de distâncias e tempos de percurso.
  - Os benefícios para a segurança rodoviária decorrem da constituição de alternativa com melhores características, a qual, desvia o tráfego do atravessamento urbano, minimizando os riscos de atropelamento, contribuindo para a redução da sinistralidade.
  - Este projeto reduz o tempo de percurso em 12 minutos, reduzindo a distância a percorrer em 3.0 km e retira o tráfego de pesados do centro urbano de Capelas.
- o Variante de São Roque (0.45 km)



- Construção de uma nova via variante a partir da freguesia de S. Roque, por forma a evitar o atravessamento urbano no povoado do tráfego de passagem do tipo pendular.
- A via existente é um trecho de via urbano desprovido de passeios e onde os peões partilham, com o tráfego rodoviário, a faixa de rodagem.

o Variante Portal do Vento (0.40 km)



- Construção de uma nova via variante à Vista do Rei (principal ponto turístico da ilha de S. Miguel e de grande valor e equilíbrio ambiental), por forma a evitar o atravessamento desta zona pelo tráfego de passagem.



- Proporciona, ainda, redução de distâncias e tempos de percurso no acesso às Sete Cidades, sendo que reduz o atual percurso em 1.9 km.
- A nova variante permite libertar o atual percurso, para o desenvolvimento de mobilidade suave inerente aquela atração turística.

- **Ilha Terceira**

- o Promoção das condições de acessibilidade, mobilidade e segurança rodoviária - Ligação entre Via Vitorino Nemésio e Circular de Angra (3.10 km)



- Beneficiação de uma estrada regional existente com vista a resolver problemas de insegurança rodoviária, problemas de drenagem, com incorporação de passeios e arborização para circulação pedonal e ciclável.
- Os benefícios para a segurança rodoviária decorrem da requalificação da via existente, dotando-a de características geométricas mais adequadas para a circulação rodoviária em ambiente urbano.

- **Ilha Graciosa**

- Ligação entre a E.R. 3-2ª e a E.R. 4-2ª (0.63 km):



- Construção de uma nova via variante à vila de Santa Cruz, principal centro urbano da ilha Graciosa, por forma a evitar o atravessamento urbano na vila do tráfego de passagem e de grande parte do tráfego com origem e destino no aeroporto, proporcionando, ainda, redução de distâncias e tempos de percurso.
- Forte contributo para a redução da sinistralidade, por desvio do tráfego de passagem para a nova via, aliviando os congestionamentos provocados pelas interseções existentes e reduzindo pontos de conflito.

- **Ilha de São Jorge**

- Promoção das condições de acessibilidade, mobilidade e segurança rodoviária - Ligação entre o norte e sul da ilha (transversal) (13 km)



- Beneficiação de uma estrada regional existente que liga a costa norte à costa sul da ilha, por forma a aumentar a segurança, drenagem, comodidade e redução dos tempos de percurso aos portos e aeroporto localizados todos na costa sul.
  - Visa, sobretudo, o aumento da segurança rodoviária, com a adequação de traçados às normas em vigor, bem como contribuir para a redução de consumos de combustíveis, em virtude da melhoria das suas características geométricas.
- **Ilha do Pico**
    - Construção da Circular à Vila da Madalena (1.4 km)







- construção de uma nova via variante à cidade da Horta, cuja 1ª fase já se encontra construída por forma a evitar o atravessamento urbano na cidade do tráfego de passagem e de grande parte do tráfego com origem e destino no porto e aeroporto, proporcionando, ainda, redução de distâncias e tempos de percurso.
- Forte contributo para a redução da sinistralidade, por desvio do tráfego de passagem para a nova via, aliviando os congestionamentos provocados pelas interseções existentes e reduzindo pontos de conflito.

Todos os empreendimentos supra referidos não serão sujeitos à instalação nem cobrança de portagens.

O conjunto de variantes rodoviárias propostas da rede principal de acessibilidades das ilhas açorianas, tal como já referido, proporcionarão redução de percursos automóveis, redução de tempos de percurso com consequentes benefícios ambientais por redução de emissão de gases para a atmosfera.

A origem vulcânica das ilhas, associada a uma difícil orografia, dão azo a uma rede de vias existentes sinuosas e com declives longitudinais acentuados, tendo-se de percorrer vários quilómetros, por vias sinuosas que atravessam meios urbanos, para distâncias de deslocação curtas. Estas vias são de velocidade reduzida e possuem traçados sinuosos



em planimetria e altimetria, proporcionando elevados consumos de combustível. As variantes rodoviárias propostas proporcionarão obter redução de emissões de gases para a atmosfera por serem traçados mais homogéneos, retilíneos a inclinações longitudinais suaves, sem constrangimentos na circulação, evitando o para/arranca dos meios urbanos provocados por cruzamentos, semáforos, passadeiras e engarrafamentos, onde a emissão de gases para a atmosfera é muito elevada.

Acresce, neste tipo de investimento, o inquestionável ganho da segurança rodoviária e a descarbonização nos povoados urbanos, a par do bem-estar e saúde das populações.

Podemos, ainda, assegurar que todos os projetos serão objeto de Estudo de Impacte Ambiental, sendo garantido que não introduzem prejuízos significativos, e que serão implementadas todas as medidas de mitigação propostas, o que virá a ser demonstrado numa fase posterior.

## **2. Implementação**

A promoção destes investimentos é da responsabilidade direta do departamento da administração regional responsável pelas obras públicas nos Açores e decorrerá até ao final de 2025. A sua operacionalização será concretizada através do recurso à contratação pública, no regime de empreitadas para as obras e aquisição de serviços para os projetos e fiscalizações, de forma independente para cada intervenção.

Não se prevê o recurso a parcerias público-privadas.

## **3. Natureza do investimento**

Os investimentos a desenvolver na rede rodoviária da Região Autónoma dos Açores, região ultraperiférica da União Europeia, na aceção do artigo 349.º do TFUE, serão da responsabilidade direta do departamento da administração regional responsável pelas obras públicas nos Açores. As infraestruturas rodoviárias a financiar são todas de natureza "não dedicada" e não se destinam a ser exploradas comercialmente. Estão em

causa atividades de natureza não económica, pelo que não são abrangidas pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais. Com efeito, as estradas disponibilizadas para utilização pública gratuita são infraestruturas gerais e o seu financiamento público não é abrangido pelas regras em matéria de auxílios estatais. Sempre que aplicável, as regras de contratação pública serão integralmente cumpridas na contratação de fornecimento de bens e prestação de serviços junto de entidades terceiras.

#### **4. Dimensão Verde da Componente / Investimento**

Para assegurar que a medida não acarreta impactes significativos nos ecossistemas e biodiversidade, vai ser realizada Avaliação de Impacte Ambiental para todas as intervenções em apreço, sendo que todas as medidas de mitigação identificadas terão de ser cumpridas. As medidas deverão assegurar a hierarquia de mitigação em conformidade com o «Guia metodológico sobre as disposições dos n.º 3 e 4 do artigo 6.º da Diretiva Habitats (Diretiva 92/43/CEE)» e outros requisitos pertinentes ao abrigo da Diretiva Habitats e da Diretiva Aves.

A Avaliação Ambiental já foi efetuada para os seguintes projetos:

- Ilha de S. Miguel - Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação – 1º Lanço – Variante Furnas e Variante a Capelas, sendo que está em curso ao EIA da Variante ao Portal do Vento.

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. NA RAA aplica-se, ainda, o DLR nº 30/2010/A que é o regime jurídico da Avaliação do impacto e do licenciamento ambiental.

## 5. Marcos e Metas

### GRUPO A

710	Tipologia	Meta	
Estradas construídas ou reabilitadas	Indicadores quantitativos	Unidade	km
		Objetivo	34,38
	Prazo	4T-2025	
	Fonte/Metodologia	Com base nos Contratos Empreitada	
	Reporte e implementação	Secretaria Regional das Obras Públicas e Comunicações do Governo da Região Autónoma dos Açores	
	Descrição	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.	
	Mecanismo de verificação	Receções provisórias; Medição de efeitos	

712	Tipologia	Marco
Contrato assinado para 2 projetos rodoviários	Indicadores qualitativos	Contrato assinado com empreiteiro para os projetos rodoviários
	Prazo	4T-2021
	Fonte/Metodologia	Contratos Empreitada
	Reporte e implementação	Secretaria Regional das Obras Públicas e Comunicações do Governo da Região Autónoma dos Açores
	Descrição	Assinatura pelas partes do documento que rege as obrigações respetivas em relação à execução das obras, por um determinado preço, no seguimento de concurso público.
	Mecanismo de verificação	Contrato de empreitada

714	Tipologia	Marco
Contrato assinado para 8 projetos rodoviários	Indicadores qualitativos	Contrato assinado com empreiteiro para os projetos rodoviários
	Prazo	2T-2023
	Fonte/Metodologia	Contratos Empreitada
	Reporte e implementação	Secretaria Regional das Obras Públicas e Comunicações do Governo da Região Autónoma dos Açores
	Descrição	Assinatura pelas partes do documento que rege as obrigações respetivas em relação à execução das obras, por um determinado preço, no seguimento de concurso público.
	Mecanismo de verificação	Contrato de empreitada

### GRUPO B

Este investimento no grupo B tem 3 marcos, que se encontram identificados no ponto 4.2 do formulário da Ficha de Investimento.

## 6. Cumprimento do Princípio de “NÃO PREJUDICAR SIGNIFICATIVAMENTE”

### Mitigação das alterações climáticas

Prevê-se que a medida não dê origem a emissões significativas de gases com efeito de estufa, dado que as intervenções em apreço dizem respeito a projetos de expansão,

requalificação da rede viária regional e construção de circulares aos principais centros urbanos (num total de 34,38 km de via).

Estes investimentos visam alcançar objetivos em termos de encurtamento de distâncias, redução de tempos de percurso e eliminação de congestionamentos dos centros urbanos.

É importante ressaltar que a situação das infraestruturas rodoviárias na região ultraperiférica e arquipelágica dos Açores é distinta da existente no território continental português. A realidade dos Açores é caracterizada por ilhas dispersas, cada uma com reduzida área territorial, não sendo por isso admissível outras modalidades de transporte, sendo o transporte rodoviário o único viável. Neste contexto, a atuação proposta nas infraestruturas rodoviárias, não leva diretamente a um incremento da utilização do transporte rodoviário privado, para além daquele que já se verifica, tendo em conta a dimensão das intervenções.

Os seguintes projetos, que se constituem como variantes aos centros urbanos, reduzirão os veículos pesados e o tráfego de velocidade nas zonas urbanas, diminuirão o tempo de viagem e, subsequentemente, irão conduzir a um potencial de redução das emissões:

- Ilha de Sta. Maria - Variante à Vila do Porto- reduz o tempo de percurso em 2 minutos evita circular em 1 km no centro urbano;
- Ilha de S. Miguel - Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação – 1º Lanço – Variante Furnas- reduz o tempo de percurso na acessibilidade à Vila da Povoação 4.5 minutos e evita circular no centro urbano de Furnas em 1.3 km – Vale de grande qualidade ambiental e procura turística, Variante a Capelas – reduz o tempo de percurso em 12 minutos, reduzindo a distância a percorrer em 3.0 km e retira o tráfego de pesados do centro urbano de Capelas e Variante a S. Roque – retira o tráfego de troço urbano com graves problemas de segurança rodoviária;
- Ilha Graciosa - Ligação entre a E.R. 3-2ª e a E.R. 4-2ª – reduz tempo de percurso em 2.2 minutos e retira o tráfego de pesados do núcleo urbano da Vila de Santa Cruz, com redução de percurso em 1.2 km;
- Ilha do Pico - Construção da Circular à Vila da Madalena; reduz o tempo de percurso em 1.7 minutos e reduz o percurso em 0.6km, retira o tráfego de

pesados do núcleo urbano da Vila da Madalena e elimina congestionamentos de trânsito;

- Ilha do Faial - Construção da 2.ª fase da Variante à Cidade da Horta- reduz o tempo de percurso em 3.7 minutos e reduz o percurso em 2.4 km e retira o tráfego de pesados do centro urbano da cidade da Horta e reduz congestionamentos de trânsito.

Algumas destas infraestruturas vão integrar e promover a mobilidade ativa (ciclável e pedonal), sendo dotadas com ciclovias os seguintes projetos:

- Ilha do Pico - Construção da Circular à Vila da Madalena;
- Ilha do Faial - Construção da 2.ª fase da Variante à Cidade da Horta.

Por outro lado, a Variante às Furnas, na Ilha de S. Miguel, irá promover a circulação pedonal e deixa espaço disponível para a construção, no futuro, de ciclovia, promovendo a mobilidade suave;

Deste modo, é expectável que não se verifique um aumento de emissões de gases com efeito de estufa, podendo haver uma diminuição devido ao descongestionamento de trânsito como resultado das intervenções realizadas.

### **Adaptação às alterações climáticas**

1. Para cada projeto, será realizada uma avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos, atendendo ao histórico de eventos climáticos e numa série de cenários futuros compatíveis com o tempo de vida esperado das infraestruturas.

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;

2. 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 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.

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:

- Ilha de S. Miguel - Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação – 1º Lanço – Variante às Furnas, Variante ao Portal do Vento e Variante a Capelas;
- Ilha de S. Jorge- Ligação entre o Norte e Sul (transversal).

Estas obras contribuirão para um controle e melhoria significativa dos fenómenos de quedas e deslizamentos de vertente, a jusante dos seus traçados, visto que promovem a captação e encaminhamento adequado dos caudais pluviais de escorrências superficiais desordenados.

### **Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos**

1. Para os investimentos em apreço deverá ser realizada uma Avaliação de Impacte Ambiental, incluindo para a componente de recursos hídricos, sendo que todas as medidas de mitigação identificadas terão de ser cumpridas.

Os riscos de degradação ambiental relacionados com a preservação da qualidade da água e a prevenção dos impactes sobre os recursos hídricos deverão ser identificados e abordados de acordo com os requisitos da Diretiva-Quadro da Água (Diretiva 2000/60/CE).

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 Impacte Ambiental dos projetos, para as fases de construção e exploração, sendo que a mesma deverá ser assegurada para todos os projetos, destacando-se os projetos que já dispõem de Estudo de Impacte Ambiental (EIA):

- Ilha de S. Miguel - Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação – 1º Lanço – Variante às Furnas e Variante a Capelas, sendo que está em curso o EIA da Variante ao Portal do Vento.

2. A utilização e proteção sustentável da água e dos recursos marinhos na fase de exploração das infraestruturas, é assegurada pelos seguintes princípios e medidas:

Os projetos não se inserem em zonas críticas ou minimizam a afetação de:

- 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;
- perímetros de proteção das águas de nascente, das águas destinadas a fins terapêuticos, dos recursos hidrominerais e geotérmicos;
- 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;
- áreas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias e pelo mar;
- 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;
- faixas de proteção terrestre dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira
- Domínio Hídrico;
- Outras zonas hídricas sensíveis.

Os projetos não contemplam descargas diretas das águas de escorrência em:

- zonas designadas por normativo próprio para a proteção de espécies aquáticas de interesse económico (troços piscícolas);
- massas de água designadas como águas de recreio, incluindo zonas designadas como zonas balneares;
- zonas de infiltração máxima;

- 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;
- 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;
- perímetros de proteção de albufeiras e de lagoas e lagos de águas públicas;
- outras zonas hídricas sensíveis.

Os projetos não afetam quantitativamente:

- Aquíferos conhecidos.

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.

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.

### **Economia circular, incluindo a prevenção e a reciclagem de resíduos**

Durante a fase de construção das infraestruturas, espera-se a produção de quantidades significativas de resíduos de construção e demolição. Por conseguinte, deverão ser elaborados planos de gestão de resíduos de construção e demolição de acordo com as atuais diretivas nacionais e europeias, que visam as melhores práticas de gestão de resíduos, no que diz respeito:

- i. à redução da produção de resíduos;
- ii. a correta triagem e embalagem de vários tipos de resíduos, de acordo com o respetivo código da Lista Europeia de Resíduos;



- iii. envio para recuperação e reciclagem de resíduos gerados a operadores de gestão licenciados.

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.

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.

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](#) 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 medida não conduzirá a ineficiências significativas na utilização dos recursos, respeitando os seguintes princípios:

- i. Um correto equilíbrio de terrenos e solos utilizados na fase de construção;
- ii. Uma parte destas infraestruturas será beneficiada em vez de uma construção completamente nova. Nesta situação destaca-se na Ilha de S. Jorge a beneficiação da Ligação entre o norte e sul da ilha (transversal) e na Ilha Terceira a beneficiação da Ligação entre Via Vitorino Nemésio e Circular de Angra;

- iii. Adoção de materiais reutilizados e reciclados, sempre que possível, quer a partir da obra quer de outras fontes; Neste propósito, refira-se que no projeto (já elaborado) da Variante às Furnas, foi preconizada a incorporação na obra de grande parte dos volumes escavados, não reutilizáveis para aterro estrutural, com a criação de áreas verdes adjacentes à estrada, medida esta que poderá ser replicada em outros projetos.
- iv. Durabilidade prevista da construção;
- v. Reutilização/reciclagem potencial de outros materiais e equipamentos usados.

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.

#### **Prevenção e controlo da poluição do ar, da água ou do solo**

Para assegurar que a medida não acarreta impactes significativos ao nível de poluentes para o solo, água ou ar, deverá ser realizada uma Avaliação de Impacte Ambiental para todas as intervenções em apreço, sendo que todas as medidas de mitigação identificadas terão de ser cumpridas.

A Avaliação Ambiental já foi efetuada para os seguintes projetos:

- Ilha de S. Miguel - Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação – 1º Lanço – Variante Furnas e Variante a Capelas,

Sendo que os restantes projetos de menor dimensão e magnitude, ainda assim serão objeto de estudos ambientais.

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. NA RAA aplica-se, ainda, o DLR nº 30/2010/A que é o regime jurídico da Avaliação do impacto e do licenciamento ambiental.

Pela reduzida extensão dos projetos propostos, que no seu todo apenas perfaz 34.38 km, a sua construção, por si só, não é suscetível de originar um agravamento da poluição.

Espera-se, também, que a maioria das infraestruturas permita uma redução dos níveis de ruído e a melhoria da qualidade do ar nos centros urbanos, através dos desvios de tráfego destas zonas.

Os maiores impactes relacionados com a qualidade do ar, solo e ruído referem-se apenas à fase de construção da infraestrutura e serão apenas temporários.

Para minimizar os impactes na fase de construção, serão elaborados planos de Gestão e Monitorização Ambiental, que 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.

No caso específico de ruído, durante as obras de construção/beneficiação, os níveis de ruído nas áreas do recetor, definidos pela Avaliação de Impacte Ambiental, são monitorizados.

Considera-se, assim, não existirem impactes negativos, diretos ou indiretos, significativos ao longo do ciclo de vida da medida neste objetivo ambiental.

### **Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas**

Para assegurar que a medida não acarreta impactes significativos nos ecossistemas e biodiversidade, vai ser realizada Avaliação de Impacte Ambiental para todas as intervenções em apreço, sendo que todas as medidas de mitigação identificadas terão de ser cumpridas. As medidas deverão assegurar a hierarquia de mitigação em conformidade com o «Guia metodológico sobre as disposições dos n.º 3 e 4 do artigo 6.º da Diretiva Habitats (Diretiva 92/43/CEE)» e outros requisitos pertinentes ao abrigo da Diretiva Habitats e da Diretiva Aves.

A Avaliação Ambiental já foi efetuada para os seguintes projetos:

- Ilha de S. Miguel - Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação – 1º Lanço – Variante Furnas e Variante a Capelas, sendo que está em curso ao EIA da Variante ao Portal do Vento.

## ANEXO II

Informações sobre a execução das operações  
(a reportar pelo Segundo Outorgante à Primeira Outorgante)

O Beneficiário Final, recolhe informações junto das Entidades Executoras, para efeitos de obrigações de reporte ao Primeiro Outorgante, sempre que aplicável, sobre:

1. Identificação e caracterização das Entidades Executoras, bem como dos Destinatários Finais, dando cumprimento ao estabelecido, quer no artigo 360.º da Lei n.º 75-B/2020, quer no artigo 22.º do Regulamento (UE) 2021/241, designadamente:

- i. Nome, NIF e restante identificação da Entidade Executora/Destinatários Finais;
- ii. Atividade económica desenvolvida;
- iii. Localização geográfica: freguesia, concelho e distrito;
- iv. Os detentores do capital e beneficiários efetivos.

2. Descrição das operações aprovadas, objetivos a atingir, de natureza financeira ou outra, devidamente quantificados e calendarizados, com grau de cumprimento, nos termos exigidos pela regulamentação comunitária, nacional e regional aplicável:

- i. Investimento;
- ii. Cronograma de realização do investimento associada à operação;
- iii. Plano de financiamento que suporta a realização da operação, identificando as fontes de financiamento para cobrir custos não financiáveis pelo PRR;
- iv. Postos de trabalho a criar, direta e indiretamente com a realização a operação (identificação do valor pré e pós projeto por nível de qualificação e género);
- v. Nome e identificação do contratante e do subcontratante, caso o destinatário final dos fundos seja uma entidade adjudicante (contratação pública) ou fornecedores nos restantes casos.

3. Natureza, taxa e montante de financiamento do PRR.

4. Concursos ou convite, no âmbito do qual obteve o apoio e demonstração do cumprimento das condições de acesso, de elegibilidade e critérios de seleção da operação.

5. Indicadores, marcos e metas contratadas.

6. Identificação e número de participantes nas ações de formação apoiadas pelo PRR;

7. Dados sobre os documentos de despesa que comprovam o custo da operação: NIF fornecedor, montante com e sem IVA, data do documento.

8. Informação complementar e relevante para dar cumprimento ao estabelecido na regulamentação nacional e comunitária aplicável.

De forma a mitigar a carga administrativa, a recolha desta informação será efetuada através de mecanismos de interoperabilidade entre o sistema dos Beneficiários Intermediários e o sistema de informação do Primeiro Outorgante.

Os dados pessoais relativos à informação a recolher junto dos Beneficiários Finais, só podem ser tratados pelo Beneficiário Intermediário para os fins, e pela correspondente duração, das auditorias de quitação e dos processos de controlo relacionados com a utilização dos fundos no âmbito da execução do PRR.

ANEXO III  
Fichas dos indicadores (marcos e metas)

## Fichas dos indicadores (marcos e metas)

C07-i05-RAA - Circuitos Logísticos - Rede Viária Regional dos Açores

**GRUPO A**

710	Tipologia	Meta	
Estradas construídas ou reabilitadas	Indicadores quantitativos	Unidade	km
		Objetivo	34,38
	Prazo	4T-2025	
	Fonte/Metodologia	Com base nos Contratos Empreitada	
	Reporte e implementação	Direção Regional das Obras Públicas e dos Transportes Terrestres	
	Descrição	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.	
	Mecanismo de verificação	De acordo com o especificado no Acordo Operacional do PRR.	

712	Tipologia	Marco
Contrato assinado para 2 projetos rodoviários	Indicadores qualitativos	Contrato assinado com empreiteiro para os projetos rodoviários
	Prazo	4T-2021
	Fonte/Metodologia	Contratos Empreitada
	Reporte e implementação	Direção Regional das Obras Públicas e dos Transportes Terrestres
	Descrição	Assinatura pelas partes do documento que rege as obrigações respetivas em relação à execução das obras, por um determinado preço, no seguimento de concurso público.
	Mecanismo de verificação	De acordo com o especificado no Acordo Operacional do PRR.

714	Tipologia	Marco
Contrato assinado para 8 projetos rodoviários	Indicadores qualitativos	Contrato assinado com empreiteiro para os projetos rodoviários
	Prazo	2T-2023
	Fonte/Metodologia	Contratos Empreitada
	Reporte e implementação	Direção Regional das Obras Públicas e dos Transportes Terrestres
	Descrição	Assinatura pelas partes do documento que rege as obrigações respetivas em relação à execução das obras, por um determinado preço, no seguimento de concurso público.
	Mecanismo de verificação	De acordo com o especificado no Acordo Operacional do PRR.



**GRUPO B**

711	Tipologia	Marco
Conclusão Projetos de execução rodoviários: 5	Indicadores qualitativos	Projeto de Execução é o documento elaborado pelo Projectista, a partir do estudo prévio ou do anteprojecto aprovado pelo Dono da Obra, destinado a facultar todos os elementos necessários à definição rigorosa dos trabalhos a executar (detailed design)
	Prazo	4T-2021
	Fonte/Metodologia	Projetos Execução
	Reporte e implementação	Direção Regional das Obras Públicas e dos Transportes Terrestres
	Descrição	O Projecto de Execução é constituído por peças escritas e desenhadas, no cumprimento com o definido na Portaria 701-H/2008. Documento elaborado pelo Projectista, a partir do estudo prévio ou do anteprojecto aprovado pelo Dono da Obra, destinado a facultar todos os elementos necessários à definição rigorosa dos trabalhos a executar. O Projecto de execução desenvolve o Projecto base aprovado, sendo constituído por um conjunto coordenado das informações escritas e desenhadas de fácil e inequívoca interpretação por parte das entidades intervenientes na execução da obra, obedecendo ao disposto na legislação e regulamentação aplicável. (apuramento de resultados cumulativo)
Mecanismo de verificação	De acordo com o especificado no Acordo Operacional do PRR.	
713	Tipologia	Marco
Último Projeto técnico rodoviário concluído (todos os projetos concluídos)	Indicadores qualitativos	Projeto de Execução (documento elaborado pelo Projectista, a partir do estudo prévio ou do anteprojecto aprovado pelo Dono da Obra, destinado a facultar todos os elementos necessários à definição rigorosa dos trabalhos a executar (detailed design)
	Prazo	1T-2023
	Fonte/Metodologia	Projetos Técnicos
	Reporte e implementação	Direção Regional das Obras Públicas e dos Transportes Terrestres
	Descrição	O Projecto de Execução é constituído por peças escritas e desenhadas, no cumprimento com o definido na Portaria 701-H/2008. Documento elaborado pelo Projectista, a partir do estudo prévio ou do anteprojecto aprovado pelo Dono da Obra, destinado a facultar todos os elementos necessários à definição rigorosa dos trabalhos a executar. O Projecto de execução desenvolve o Projecto base aprovado, sendo constituído por um conjunto coordenado das informações escritas e desenhadas de fácil e inequívoca interpretação por parte das entidades intervenientes na execução da obra, obedecendo ao disposto na legislação e regulamentação aplicável. (apuramento de resultados cumulativo)
Mecanismo de verificação	Aprovação do Projeto de Execução pelo Dono de Obra	
715	Tipologia	Marco
Contratos de empreitada todos assinados: 10 contratos assinados	Indicadores qualitativos	Obra (concretização no terreno do projeto de execução, após obtidas todas as validações técnicas, ambientais e administrativas necessárias)
	Prazo	2T-2024
	Fonte/Metodologia	Contratos Empreitada
	Reporte e implementação	Direção Regional das Obras Públicas e dos Transportes Terrestres
	Descrição	Nos termos do Código dos Contratos Públicos, considera-se obra pública o resultado de quaisquer trabalhos de construção, reconstrução, ampliação, alteração ou adaptação, conservação, restauro, reparação, reabilitação, beneficiação e demolição de bens imóveis executados por conta de um contraente público (apuramento de resultados cumulativo)
Mecanismo de verificação	De acordo com o especificado no Acordo Operacional do PRR.	