

**Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental  
Decisão da Autoridade de AIA**

<b>Identificação</b>	
<b>Designação do Projeto</b>	Variante de Quiaios
<b>Tipologia de Projeto</b>	Anexo II, n.º 10, alínea e) do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro
<b>Localização</b> (freguesia e concelho)	Freguesia de Quiaios, Concelho da Figueira da Foz
<b>Afetação de áreas sensíveis</b> (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Rede Natura 2000 – Zona Especial de Conservação das Dunas de Mira, Gândara e Gafanhas (PTCON0055).
<b>Proponente</b>	Câmara Municipal da Figueira da Foz
<b>Entidade licenciadora</b>	Câmara Municipal da Figueira da Foz
<b>Autoridade de AIA</b>	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

<b>Parecer</b>	Projeto não suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que não deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental. Devem, no entanto, ser acauteladas as medidas propostas na documentação apresentada pelo proponente, bem como as constantes da presente decisão, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	--

<b>Data de emissão</b>	23 de janeiro de 2025
------------------------	-----------------------

<b>Breve descrição do projeto</b>
<p>O projeto em análise corresponde a uma nova via de acesso à praia de Quiaios, com uma extensão total de aproximadamente 3.807 metros, entre o eixo principal, o acesso Poente e a ligação Nascente.</p> <p>Este projeto procura melhorar o acesso rodoviário e ciclável à praia de Quiaios e da Murteira, dado que atualmente só existem dois acessos que não garantem boas condições de circulação e segurança, particularmente para os veículos pesados (a Sul) e dada a necessidade de atravessar o centro da povoação de Quiaios (a Nascente).</p>



**LEGENDA**

- Elementos do Projeto**
- Traçado Previsto para a Variante de Quiaios
- Límites Administrativos**
- Limites de Freguesias
  - Limites Municipais

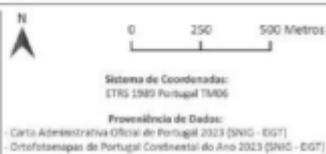


Figura 1 – Representação do projeto da Variante de Quiaios

A intervenção inicia-se na Rua do Centro de Estágio, que terá a faixa de rodagem alargada para os 6 metros e será promovida a materialização de bermas com larguras de 1 metros até ao entroncamento com o acesso Poente, de forma a assegurar o encaminhamento das águas pluviais e a eventual circulação pedonal.

Após o entroncamento do Acesso Poente e até ao final da variante, que compreende um troço de 2,6 km, o traçado passa a desenvolver-se sobre o canal estabelecido pelo município da Figueira da Foz que se desenvolve maioritariamente sobre o aceiro existente, sendo que nesta zona será materializado um perfil transversal tipo que compreende uma ciclovía bidirecional do lado Norte com 2,6 metros de largura, uma faixa de proteção aos ciclistas com 0,4 metros para a colocação de balizadores flexíveis, bermas com 1,5 metros e uma faixa de rodagem composta por duas vias com 3,5 metros de largura.

O acesso nascente faz a ligação do final da variante à Rua das Matas Nacionais e será implantado num perfil transversal tipo composto por duas vias com 2,75 metros de largura e bermas com 1 metro, sendo estas reduzidas de forma mais ou menos pontual quando o espaço disponível não permita a sua materialização.

Adicionalmente, está previsto um novo aceiro a Norte da nova variante, com cerca de 10 metros de largura, e que terá uma vedação entre o aceiro e a nova via, sendo que nos locais de interceção dos 4 quatro arrifes serão previstos acessos e portões metálicos que permitem a entrada no aceiro de veículos de emergência vindos da variante, em caso de necessidade.

**Resumo do procedimento e fundamentação da decisão**

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, foi solicitada pronúncia da APA, ao abrigo do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

O projeto corresponde à tipologia prevista no anexo II, n.º 10, alínea e) do referido diploma, a qual se reporta a “*Construção de estradas, portos e instalações portuárias, incluindo portos de pesca (não incluídos no anexo I)*” estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA a construção de estradas com extensão igual ou superior a 10 km.

Dado que o projeto não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se o mesmo era suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Nesse sentido, procedeu esta Agência à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do mesmo diploma, consubstanciando o presente documento a decisão a emitir ao abrigo do n.º 6 do referido artigo.

Da análise efetuada, verifica-se que:

- O projeto está inserido na Rede Natura 2000 – Zona Especial de Conservação das Dunas de Mira, Gândara e Gafanhas (PTCON0055).
- A rodovia prevista intersecta um curso de água abrangido pela classificação de Leitões e Margens dos Cursos de Água, classificados enquanto Recursos Hídricos, nomeadamente Domínio Público Hídrico.
- Aproximadamente 1,1 km na parte central da estrada encontra-se sobre um espaço classificado como Reserva Ecológica Nacional (REN).

Assim, face ao tipo de intervenção prevista e às características da área atravessada, e para melhor suportar a sua pronúncia, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I.P. (CCDR-Centro), o Património Cultural, I.P. (PC) e o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF).

Da análise efetuada destaca-se efetivamente o facto do projeto se localizar-se integralmente em área Rede Natura 2000, na ZEC Dunas de Mira, Gândara e Gafanhas. Como referido, verifica-se que o projeto abrange também áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN), da Reserva Agrícola Nacional (RAN) e do Domínio Público Hídrico (DPH), incluindo, portanto, áreas de continuidade integradas na Rede Fundamental de Conservação da Natureza (alínea b), do n.º 1, do artigo 5.º do Decreto-Lei nº 142/2008, de 24 de julho, na sua atual redação, áreas estas que contribuem para uma adequada proteção dos recursos naturais e para a promoção da continuidade espacial, da coerência ecológica das áreas classificadas e da conectividade das componentes da biodiversidade em todo o território.

Pela localização do projeto em Rede Natura 2000, é-lhe aplicável o Regime Jurídico da Rede Natura 2000 (RJRN2000), definido pelo Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação. Este diploma estabelece que as ZEC devem ser sujeitas a medidas de conservação que satisfaçam as exigências ecológicas dos tipos de *habitats* naturais e das espécies em presença, evitando a deterioração dos *habitats* naturais e dos *habitats* de espécies, bem como as perturbações que atinjam espécies para as quais as ZEC foram designadas, na medida em que possam vir a ter um efeito significativo.

Essencialmente, o projeto em análise contempla a conversão de infraestruturas da rede viária já existentes, nomeadamente aceiros, caminhos e arruamentos (com exceção da construção do novo aceiro). Apesar de estas estruturas não apresentarem volume de tráfego significativo, considera-se que as mesmas, por si, já consubstanciam nível de perturbação e de fragmentação de biótopos e *habitats*.

Considera-se, obviamente, que o desenvolvimento do projeto comportará impactes negativos para os valores naturais presentes no território da ZEC Dunas de Mira, Gândara e Gafanhas, associados tanto à fase

de construção, como à fase de exploração. No entanto, não se prevê a afetação de valores alvo dessa ZEC, isto é, de valores naturais que justificaram a classificação daquela área ao abrigo da Rede Natura 2000.

Na fase de construção, os principais impactes do projeto serão os associados à movimentação de terras e à destruição direta, e irreversível, de vegetação e, conseqüentemente, de áreas que configuram *habitats* de espécies faunísticas e florísticas. Os principais impactes do projeto estão ainda associados à circulação de viaturas e maquinaria, levando à perturbação (e potencial mortalidade) de espécies da fauna, bem como à destruição (potencialmente reversível) de biótopos. Ressalva-se também a potencial dispersão de espécies invasoras para novas áreas.

Na fase de exploração, podem elencar-se os impactes relacionados com a presença e utilização da rodovia, essencialmente traduzidos na perturbação (e potencial mortalidade) de espécies da fauna, e na potencial dispersão de espécies invasoras, causada pela circulação de viaturas. A manutenção das faixas de gestão de combustível será o principal impacte negativo sobre a componente florística, levando à destruição de vegetação.

Contudo, pela dimensão do projeto e atendendo à sua localização – que não afeta diretamente *habitats* naturais e espécies da fauna ou da flora de importância comunitária e com estatuto de proteção legal estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação – considera-se que os impactes negativos identificados não serão de significância ou magnitude elevadas, podendo ser minimizáveis pela adoção das medidas de minimização previstas quer no projeto, quer na documentação apresentada, nomeadamente, soluções de construção como passagens hidráulicas e vedações de proteção.

Assim, não é expectável a ocorrência de impactes negativos de elevada magnitude e significância sobre os valores ecológicos da ZEC Dunas de Mira, Gândara e Gafanhas.

Também ao nível dos Recursos Hídricos se conclui que as ações não são suscetíveis de causar impactes significativos. Não obstante, as intervenções a realizar em domínio público hídrico, designadamente, os atravessamentos das linhas de águas, carecem de licenciamento nos termos do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, 31 de maio. Aquando destes pedidos de licenciamento, deve ser apresentado estudo hidráulico e hidrológico para cada atravessamento.

Salienta-se ainda a afetação da tipologia de REN “Áreas de máxima infiltração”, “Dunas” e “Leito dos cursos de água”. Tendo em conta que na tipologia “Dunas” esta intervenção se encontra-se interdita no âmbito do regime jurídico da REN, deve ser consultada a CCDR Centro, enquanto autoridade competente. Esta entidade, apesar de consultada, não se pronunciou no âmbito do presente procedimento.

De referir ainda que, da análise efetuada, se verifica que a área de projeto não se localiza numa área sensível do ponto de vista arqueológico e patrimonial e que os edifícios inventariados estão localizados no núcleo urbano de Quiaios e a uma distância considerável da área de projeto, não se prevendo qualquer tipo de afetação, direta ou indireta, decorrente dos trabalhos de construção da via.

Contudo, verifica-se que não foi realizada prospeção arqueológica da Área de Incidência, resultando numa importante lacuna de conhecimento. A documentação apresentada também não preconiza medidas de minimização para o Património Cultural, em nenhuma das fases do projeto.

Salienta-se que o projeto é passível de gerar impactes negativos, diretos e indiretos, sobre ocorrências de interesse patrimonial, na fase de preparação do terreno, envolvendo a desmatção e remoção da camada vegetal, bem como revolvimentos no solo e no subsolo.

Neste sentido, considerando as lacunas de conhecimento identificadas, deve ser realizada uma prospeção arqueológica sistemática, que permita caracterizar devidamente as áreas de incidência de projeto. Mediante os resultados destes trabalhos devem ser efetuados os necessários ajustes ao projeto. Estes trabalhos devem ser desenvolvidos em fase prévia, devendo as medidas de minimização integrar um Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra.

Perante a possibilidade de ocorrência de impactes sobre eventuais vestígios arqueológicos considera-se ser necessária a adoção das medidas adicionais contempladas na presente decisão, de modo a garantir a salvaguarda de património arqueológico que não tenha sido detetado. Deverá ainda ser salvaguardado o cumprimento das condições que vierem a ser aprovadas pela Tutela do Património no âmbito da apreciação dos Relatórios Preliminares / Finais de Trabalhos arqueológicos.

Face ao exposto, tendo em consideração a análise desenvolvida e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo não é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, desde que implementadas as medidas enunciadas na documentação apresentada pelo proponente bem como as medidas a seguir elencadas. Assim, entende-se não ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação.

### Condições para licenciamento ou autorização do projeto

#### Previamente ao licenciamento

1. Apresentar um PATA (pedido de autorização para a realização de trabalhos arqueológicos), nos termos estipulados no Decreto-Lei n.º 164/2014 de 4 de novembro, que publica o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, autorizado pela tutela para a execução da caracterização da situação de referência, a realizar nos termos da Circular “Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental”, publicada pela DGPC em 29 de março de 2023.

#### Medidas de minimização a integrar no projeto

2. Instalar uma vedação ao longo da berma da via, devidamente dimensionada para impedir a entrada de animais. Quando localizada nas proximidades de linhas de água, a vedação deve ter uma malha na zona basal (até cerca de 25 cm de altura) que seja pouco permeável a anfíbios e répteis.
3. Implementar, ao longo da via, passagens (inferiores ou hidráulicas) para fauna em número suficiente e de forma a poderem ser utilizadas pelo maior número de espécies (ainda que o projeto preveja a instalação de uma passagem hidráulica ao km 0+275), com o objetivo de promover a conectividade entre as parcelas segmentadas pela rodovia, e estabelecer a comunicação entre as diversas populações e os diferentes *habitats*.
4. Conceber escapatórias para fauna, a instalar na vedação, para minimizar o risco de atropelamento de animais que acidentalmente se encontrem na via.

#### Previamente ao início da execução da obra

5. Efetuar a prospeção arqueológica sistemática das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, serventias e caminhos de acesso à obra caso as mesmas se encontrem fora das áreas prospetadas na fase anterior, e de todas as áreas de incidência do projeto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento. Os resultados obtidos no decurso desta prospeção poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras).
6. Elaborar Planta de Condicionamentos com a localização do projeto e das ocorrências de interesse cultural que venham a ser identificadas. A implantação deve ser feita sobre extrato da Carta Militar de Portugal, no Caderno de Encargos da Obra, com efeito de interdição de afetação, demolição, remoção ou atravessamento das mesmas, de modo a garantir a sua salvaguarda. Este condicionamento deve aplicar-se às fases subsequentes.

### Fase de execução da obra

7. Avisar a equipa de acompanhamento arqueológico do início dos trabalhos com uma antecedência mínima de 8 dias, de modo a garantir o cumprimento destas disposições.
8. Garantir o acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos – incluindo a abertura de valas para instalação de cabos elétricos (desmatações, remoção e revolvimento do solo, decapagens superficiais, preparação e regularização do terreno, escavações no solo e subsolo, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes) quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura/alargamento de acessos e áreas a afetar pelos trabalhos de construção e, mesmo, na fase final, durante as operações de desmonte de pargas e de recuperação paisagística.
9. Continuar e efetivar o acompanhamento, pelo que, se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
10. Efetuar, após a desmatção, a prospeção arqueológica sistemática das áreas de incidência direta de todas as componentes de obra. As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ* (mesmo que de forma passiva), no caso de estruturas, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual ou salvaguardadas pelo registo.
11. Determinar a adoção de medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), segundo os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico, as quais serão apresentadas à tutela do Património Cultural e, só após a sua aprovação, é que serão implementadas.
12. Conservar *in situ* as estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, em função do seu valor patrimonial, de acordo com parecer prévio da Tutela, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação para o futuro.
13. Atualizar a planta de condicionamentos sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda.
14. Efetuar o depósito de terras sobrantes, ou de terras de empréstimo para a execução das obras, em locais legalmente autorizados. A seleção dessas zonas de depósito e de empréstimo deve excluir as zonas de proteção do património.

### Fase de exploração

15. Fornecer aos empreiteiros e subempreiteiros, sempre que se desenvolvam ações de manutenção ou outros trabalhos, a Planta de Condicionamentos atualizada com a implantação de todos os elementos patrimoniais identificados até à data.
16. Efetuar o acompanhamento arqueológico sempre que ocorram trabalhos de manutenção que envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas pela construção das infraestruturas (e que não foram alvo de intervenção).
17. Comunicar de imediato à tutela do Património Cultural, caso se verifique o aparecimento de vestígios arqueológicos, no sentido de serem acionados os mecanismos de avaliação do seu interesse cultural. Esta comunicação é da responsabilidade do dono de obra.