

APRECIÇÃO DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTE “AVANÇO DE CAIS E BENEFICIAÇÃO DO TERRAPLENO DO CAIS COMERCIAL DO PORTO DE PONTA DELGADA”

Documento Int-DRA/2017/2647

1. INTRODUÇÃO

O procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto de execução “Avanço de cais e beneficiação do terrapleno do cais comercial do porto de Ponta Delgada”, abaixo designado abreviadamente por “Avanço do Cais Comercial de Ponta Delgada” (ACCPD), por ser a componente que o torna abrangido pelo regime de AIA, teve o início a 17 de novembro de 2017, dia a seguir à entrada do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em suporte digital na Autoridade Ambiental, a Direção Regional do Ambiente (DRA), tendo em conta que a documentação da empreitada já fora entregue antes. A tipologia do projeto corresponde ao caso geral da alínea a) do número 20 do Anexo I do Decreto-Lei n.º 30/2010, de 15 de novembro (Diploma AILA).

Após o início do procedimento foi nomeada a Comissão de Avaliação (CA) do EIA ao ACCPD, formada pelos seguintes Serviços e respetivos representantes:

- Direção de Serviços da Qualidade do Ambiente e Licenciamento (DSQA), que preside à CA, representada por Carlos Faria que será substituído, nas suas faltas e impedimentos, por Filipe Pires que também assume a organização da Consulta Pública;
- Direção de Serviços de Recursos Hídricos e Ordenamento do Território (DSRHOT), representada por Luís Rodrigues para a vertente dos recursos hídricos;
- Direção de Serviços de Recursos Hídricos e Ordenamento do Território (DSRHOT), Divisão do Ordenamento do Território, representada por Nuno Loura na vertente de Ordenamento do Território, sendo substituído nas suas ausências por Ana Rita Dinis, como no caso do presente parecer;
- Portos dos Açores S.A. (PO), na qualidade de entidade licenciadora ou competente para autorizar o projeto e, neste caso em particular, a entidade também é o proponente da empreitada, representada por Filipe Mendonça para apreciar os aspetos do EIA relacionados com o respetivo licenciamento.

O suporte digital do EIA foi disponibilizado aos técnicos que integram a CA e pertencentes à DRA através da rede informática interna da Secretaria Regional da Energia, Ambiente e Turismo, enquanto o representante da PO teve acesso à documentação pela sua entidade que autoriza e propõe o projeto.

Não foi realizada qualquer deslocação ao local de implantação do projeto pelos elementos da CA para reconhecimento da área de estudo, pois os mesmos já conheciam suficiente a zona de implantação e sua envolvente para as necessidades deste procedimento.

Assim, a apreciação do EIA para a elaboração do presente parecer, para a verificação das exigências do Diploma AILA e dos objetivos pretendidos da Consulta Pública a realizar no âmbito do presente procedimento de AIA, resultou da análise individual dos vários representantes na CA e posterior cooperação em equipa com recurso aos meios informáticos e de telecomunicações disponibilizados pela Administração Regional.

Assim, com a metodologia de trabalho acima exposta foi possível a emissão do seguinte documento conjunto.

2. APRECIÇÃO GERAL

O EIA é constituído pelos dois documentos obrigatórios por lei, o Relatório Técnico (RT) e o Resumo Não Técnico (RNT) e quatro anexos que os seus autores consideraram conveniente apresentar em separado.

O RT refere que o EIA foi elaborado para uma empreitada que se encontra em projeto de execução e por isso tem de se adaptar a esta fase no pormenor de avaliação de impactes e nas propostas de medidas de minimização.

A CA verifica que embora a caracterização da situação de referência no RT seja muito completa e também a metodologia para a avaliação dos impactes do empreendimento, quando perspetiva os impactes, compara alternativas ou propõe medidas de minimização, fá-lo de uma forma muito mais sucinta, embora sem comprometer o essencial a ter em consideração.

O tomo V do Projeto de Execução é referente a “Dragagens da Bacia Portuária”, cujo volume de dragados associadas à obra só pode ser determinado de forma indireta, considerando a área de dragagens envolvidas e as espessuras referidas. O mesmo

documento também não tem análises recentes da qualidade destes sedimentos que evidenciem que reúnem condições para o seu uso em obra ou, se não, explicitar destinos viáveis para os mesmos. Contudo, o RT assume que o dono de obra prevê utilizar todo o material dragado limpo, com contaminação vestigiária ou ligeira em obra. Se existir dragados não conformes a este uso e não contaminados, deverão ser imersos a cerca de uma milha da costa, a uma profundidade superior a 100 metros e fora de áreas classificadas ou sensíveis, seguindo todos os trâmites legais. O RT esclarece ainda que o Proponente já tem em curso um pedido de emissão de título de utilização de recursos hídricos para imersão de resíduos, face a esta eventualidade. Esta é uma lacuna de informação significativa detetada no RT para uma fase de projeto de execução, contudo a CA entende que é possível colmatar e condicionar a medidas cautelares adequadas até ao arranque das obras, pelo que, deste modo considera não comprometer a conformidade do EIA.

O RNT respeita, de modo genérico, o definido na legislação e transpõe para si as características gerais do RT de forma sintética.

Apreciações mais específicas da CA ao conteúdo dos vários volumes do EIA serão expostas nos números seguintes deste parecer de conformidade, onde se procura referenciá-las ao índice interno do documento em análise.

3. APRECIÇÃO ESPECÍFICA DOS DOCUMENTOS

Existem aspetos nos vários documentos que compõem o EIA que a CA considera importante comentar, esclarecer ou aperfeiçoar, que levam às considerações finais do presente parecer.

3.1 – Estudo de Impacte Ambiental – Relatório Técnico (RT)

Capítulo 1 – INTRODUÇÃO

Neste capítulo identificam-se as entidades envolvidas neste procedimento, enquadra-se a tipologia do projeto na alínea a) do n.º 20 do anexo I do Diploma AILA, o que justifica a necessidade da presente AIA, e depois expõe-se a metodologia, estrutura e equipa técnica do EIA. A CA considera adequado às exigências legais e correto o conteúdo deste capítulo.

Capítulo 2 – CARACTERIZAÇÃO DO CAIS COMERCIAL DO PORTO DE PONTA DELGADA

Neste capítulo o RT localiza a implantação do projeto e faz um enquadramento geográfico do mesmo, bem como expõe resumidamente o histórico evolutivo de construção das infraestruturas portuárias existentes na área na situação atual e ainda caracteriza as atividades ali desenvolvidas, mostra os equipamentos disponíveis e os dados estatísticos de movimentações de navios nos anos mais recentes para a área comercial deste porto.

A CA considera que foi efetuada uma descrição da infraestrutura existente e alvo desta alteração substancial de modo suficiente e adequado aos objetivos do procedimento.

Capítulo 3 – CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO

Neste capítulo, o RT expõe com alguma profundidade a descrição das intervenções que se pretende implementar na empreitada que está a ser alvo do presente procedimento de AIA. Salienta-se, neste parecer, o avanço ao longo de 380 m da frente de um cais existente de modo a obter fundos de -12m (ZH) numa extensão de 270m e os restantes com -10m (ZH) e ainda a criação de bacias de rotação associadas aos novos cais com igual profundidade. Aproveita-se, também, esta intervenção para beneficiar o terrapleno do cais intervencionado, bem como reabilitar os restantes cais comerciais e o muro-cortina que os protege, bem como proceder a adequações nas redes de infraestruturas de saneamento ali contidas às novas características.

No âmbito do projeto acima referido, foi demonstrada a necessidade do aprofundamento da bacia de rotação, uma vez que para colocar 3 navios porta contentores a operar em linha, com calados de 6 m, torna-se necessária esta intervenção para garantir novas cotas de serviço.

Está previsto a dragagem de aproximadamente 2,5ha para a cota -12m ZH e 3ha para a cota de serviço -10m ZH.

Denota-se que a área a dragar é a necessária e suficiente para permitir a rotação do navio dentro da baía (diâmetro de rotação de 230m entre o cais sul das Portas do Mar e o Cais Comercial), e garantir manobras com segurança em caso de agitação marítima no exterior do porto.

O avanço da frente cais possibilitará ainda a instalação de uma rampa ro-ro, permitindo, no futuro, receber navios desta tipologia no porto comercial de Ponta Delgada de modo adequado. Nos restantes aspetos, as informações contidas neste capítulo são claras e suficientes.

Capítulo 4 –ALTERNATIVAS AO PROJETO

A única alternativa apresentada no RT corresponde à não execução do projeto de avanço pretendido, considerando a realização apenas de obras de correção das patologias identificadas nos cais atuais, as quais estão elencadas e tipificadas numa tabela. O EIA refere que estas intervenções por si só não carecem de um procedimento de AIA.

A CA está de acordo que trabalhos de reparação não carecem de procedimento de AIA pelo que nada tem a acrescentar sobre este capítulo do RT.

Capítulo 5 – CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA

Neste capítulo, o RT descreve e limita a área de estudo do EIA com base nos fatores ambientais que os seus autores consideraram pertinentes para caracterizar a situação de referência em função da abrangência do descritor considerado e das necessidades para avaliar os eventuais impactes projeto.

Uma vez que a apreciação dos fatores ambientais foi repartida pelos vários representantes da CA em função das competências dos seus Serviços, esta situação poderá conduzir a uma abordagem distinta na análise abaixo exposta. Poderão ainda existir outras imperfeições no RT para além daquelas aqui expressas, contudo, as mesmas não foram consideradas suficientemente significativas para merecerem comentários.

Clima – Este fator ambiental no EIA também inclui a agitação marítima. Na componente clima são expostos dados estatísticos dos principais parâmetros meteorológicos que caracterizam o clima da área de estudo.

Ao nível do hidrodinamismo, além da apresentação de dados da ondulação ao largo em termos de frequência, sentidos e alturas, é feita também uma síntese de como a agitação ao largo se reflete à entrada do porto e depois é mostrado um conjunto de índices de agitação dentro da baía portuária na situação de referência obtidos a partir

de modelos teóricos para diferentes rumos, períodos e alturas de onda mais significativos de afetarem esta zona.

Uma vez que se está perante uma obra marítima, a CA considera muito importante uma boa caracterização do hidrodinamismo, sobretudo na zona envolvente à implantação do projeto, objetivo que se considera atingido com a exposição das modelações dentro da baía portuária na situação de referência.

Geologia e Geomorfologia – O RT começa por informar que a envolvente do local de implantação se encontra intervencionada e coberta por estruturas portuárias e de proteção marítima, subsistindo ainda alguns afloramentos costeiros de lavas basálticas. Depois progride com a referência à origem vulcânica da ilha de São Miguel, a implantação do projeto na zona contígua ao Sistema Vulcânico dos Picos, as características geotécnicas das formações mais frequentes na Região e a descrição das camadas sedimentares que cobrem a baía portuária e cujos dados laboratoriais se encontram em anexo.

O RT prossegue ainda com a descrição da geomorfologia e termina com uma análise de riscos geológicos a que a zona de implantação do projeto está exposta, sobretudo, ao nível sísmico e vulcânico.

A CA considera suficiente a exposição apresentada face às necessidades de avaliação dos impactes do projeto em apreço.

Água – O ponto 5.3.1.1 do RT refere a existência de dados relativos à camada sedimentar e localiza 7 pontos de amostragem dos solos submersos realizadas em 2017. Da análise laboratorial das amostras verifica-se que 3 são classificadas como material limpo (classe 1), 3 como material com contaminação vestigiária (classe 2) e 1 como material ligeiramente contaminado (classe 3). De acordo com o grau de contaminação, cada uma das classes de contaminação está associada a uma forma de eliminação dos materiais dragados, sendo que, o material dragado limpo pode ser depositado em meio aquático; o material dragado com contaminação vestigiária pode ser imerso com alguns cuidados; e o material dragado ligeiramente contaminado pode ser usado em terraplenos ou no caso de imersão requer estudo aprofundado e monitorização do local de deposição.

Atendendo a que o promotor da obra irá requerer Título de Utilização dos Recursos Hídricos a CA considera a caracterização suficiente.

Para a caracterização da situação de referência do descritor Água, o RT considera uma área que, grosso modo, corresponde à área marítima (excluindo os ancoradouros) sob jurisdição da entidade promotora do projeto. Neste capítulo o RT faz referência a descargas de águas pluviais, descarga de emergência de águas residuais domésticas provenientes da estação elevatória, contaminação por partículas aquando das operações de estiva, contaminação por hidrocarbonetos na operação de abastecimento de embarcações e com a descarga de combustíveis.

Esta caracterização afigura-se-nos correta e abrangente.

No que respeita à situação de referência para a caracterização da qualidade da água, o RT socorre-se das análises efetuadas para monitorização da qualidade das águas da zona balnear do Terminal de Cruzeiros.

Este recurso permite uma avaliação da situação de referência considerada correta e suficiente.

Ecologia – O RT começa por mostrar o número espécies identificadas para os Açores e a repartição percentual destas pelos diferentes taxa ao nível dos endemismos do Arquipélago. Depois, pormenoriza os mesmos parâmetros nos habitats costeiro e marinho regional, para avançar com uma caracterização baseada num levantamento da fauna e da flora na bacia portuária e no local de implantação do projeto, com menção ao respetivo estatuto de proteção face à legislação em vigor. No fim, conclui que a área não se insere em nenhuma zona classificada no âmbito da Conservação da Natureza e possui um reduzido valor em termos de biodiversidade, apesar de poder corresponder a uma zona de reprodução de espécies de ictiofauna protegida ou ameaçada.

A CA considera suficiente a caracterização apresentada, contudo, em matéria de Ordenamento do Território, sugere-se que o enquadramento das Áreas Protegidas no capítulo 5.5.2 Habitats Naturais seja feito na legislação regional, em detrimento da referência ao Sistema Nacional de Áreas Classificadas e à Rede de Áreas Protegidas.

Qualidade do Ar – O RT, após expor o quadro legislativo que serve de referência para caracterizar estes fator ambiental, lista os principais poluentes que são utilizados como indicadores para qualificar o ar, prossegue com a identificação das estações de monitorização existentes, onde, a partir das abordagens expostas nos relatórios QualAr, expõe a avaliação ao nível Açores e termina com os dados específicos da

estação de Ponta Delgada, concluindo que na área de estudo nos anos de 2014 e 2015 ocorreu uma melhoria generalizada da qualidade do ar, que passou de Bom para Muito Bom, mas regressando à classificação de Bom em 2016, tendo como condicionante o parâmetro ozono.

Após a caracterização exposta, o RT lista as principais atividades e fontes emissoras de poluentes para o ar e os recetores sensíveis existentes na área de estudo.

A CA considera suficiente a caracterização apresentada para apreciação dos impactes do projeto em avaliação.

Ambiente Sonoro – O RT começa por fazer a apresentação do quadro legal em termos de caracterizar e condicionar o ambiente sonoro e as fontes emissoras de ruído. Os autores fetuaram medições em dois locais para determinar as condições de ruído existentes na situação de referência na envolvente ao projeto, seguindo as metodologias definidas no regulamento regional para este factor ambiental, pormenorizadas no relatório apresentado, e considerou ainda uma contagem de tráfego da via contígua. Por fim, conclui que num dos locais os parâmetros ultrapassam os limites definidos para zonas mistas que caracteriza o espaço em causa, enquanto, no outro, a transgressão ocorre apenas para o período noturno.

A CA, tendo em consideração a tipologia do projeto, considera suficiente a caracterização apresentada.

Paisagem – O RT começa por referir que este fator tem sido cada vez mais integrado no processo de gestão do ordenamento do território, para depois referenciar os principais intervenientes na modelação da paisagem açoriana, a geologia e os fenómenos climáticos, que assim definem o relevo e a cobertura florística e, bem mais recentemente, o papel da humanização após o povoamento. Depois destas generalidades, o RT pormenoriza a caracterização deste fator ambiental para São Miguel, listando as unidades de paisagem definidas, situando-se o projeto na do Litoral de Ponta Delgada/Lagoa, cujo carácter mais significativo são as arribas costeiras de média a baixa altitude, exposição a sul, presença de praias, terras de cultivo intercaladas com áreas pedregosas e dominada pela área urbana. Por fim, o RT faz uma análise aprofundada para a zona do porto de Ponta Delgada, complementada com várias fotografias de apoio ao texto e análises de acessibilidade visual em função do número de observadores.

A CA considera que a caracterização da paisagem foi efetuada com a profundidade adequada para viabilizar convenientemente os impactes do projeto na paisagem.

Ordenamento do Território – A CA considera que é adequada a caracterização deste descritor no EIA, destacando apenas a imperfeição de referências ao Ordenamento do Território em outros fatores ambientais.

Socioeconomia – O RT começa por enquadrar os Açores nas regiões ultraperiféricas da Europa, onde a descontinuidade geográfica confere grande importância aos portos para garantir bem-estar às populações. A seguir, é apresentado um vasto conjunto de dados estatísticos de índole demográfica, ao nível de arquipélago, ilhas, concelhos de São Miguel e freguesias contíguas à área de intervenção. Igualmente para esta última, são adicionadas informações de emprego, alojamento e de atividade económica, para rosseguir com o tipo de entidades com intervenção direta na atividade portuária e termina com o evoluir da quantidade de mercadoria embarcada e descarregada, passageiros e tipologia de embarcações que circularam neste porto nos últimos anos.

A CA considera que foram apresentados dados suficientes para avaliar a importância e impacto do projeto em apreciação.

Património – Relativamente ao “Património Construído”, a CA entende que a ausência de uma delimitação precisa da “área de estudo” dificulta a identificação completa ao património classificado efetivamente inserido na área de influência do projeto, contudo, o imóvel classificado mais próximo do projeto é o castelo de São Brás, cuja sua zona de proteção está ainda fora da área de implantação do novo cais.

Apesar da imperfeição mencionada, a CA considera suficiente a informação constante no RT para este fator ambiental.

Capítulo 6 – IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE AMBIENTAIS

O RT apresenta o método utilizado para os avaliar e qualificar os impactes ambientais resultantes da implementação do projeto para em seguida identificá-los por fator ambiental.

A CA considera que não é adequado definir um grau de probabilidade com recurso ao mesmo termo na definição do mesmo, conforme exposto na Tabela 6.2 do RT, mas tal inadequação não compromete a avaliação por serem termos de perceção fácil, usuais e com significância comum.

A CA verifica que a metodologia apesar de resultar em elementos quantitativos a avaliação é predominantemente qualitativa.

A CA, na generalidade, não comenta no parecer de verificação da conformidade do EIA o grau de significância dos impactes com o objetivo de não influenciar a participação de eventuais interessados na consulta pública; exceto se ocorrerem erros grosseiros de avaliações demasiado graves que comprometam as conclusões do procedimento.

Face ao acima exposto, neste parecer e no que se refere às apreciações ao capítulo imediatamente atrás identificado, apenas se referem abaixo os aspetos que se considerem importantes mencionar, podendo existir fatores ambientais sem qualquer apreciação por se ter considerado desnecessária qualquer menção por agora, tal não significa concordância absoluta com o exposto nos mesmos no RT.

Clima – Um dos aspetos mais relevante na avaliação de impactes em obras portuárias nos Açores alvos de AIA tem sido os impactes no hidrodinamismo, o RT apresenta um conjunto de simulações de agitação da água previsível dentro da baía portuária calculada com recursos a modelos teóricos matemáticos para os rumos, período e alturas de onda mais significativos de afetarem esta zona.

Assim, a CA considera que foi elaborada um análise dos previsíveis efeitos da intervenção nos aspetos relacionados com este fator ambiental e com recurso a uma metodologia científica que permite, com alguma margem de segurança, estimar e avaliar corretamente os impactes do projeto.

Água – No geral, os impactes descritos são avaliados como negativos e pouco significativos/significativos com exceção da contaminação das águas consequência das escavações e dragagens que merece uma avaliação de negativo e muito significativo e, retenção de contaminantes no novo sistema de drenagem, avaliado como positivo.

A grande maioria dos impactes considerados na fase de execução da obra são também temporários e minimizáveis.

A CA considera esta identificação e avaliação correta para o descritor água.

Ecologia – O RT apresenta um conjunto de impactes e tem uma atenção especial na presença da espécie *Epinephelus marginatus* no local de implantação do projeto devido ao seu estatuto em termos de conservação da natureza.

A CA considera que o RT apresenta informações suficientes para se avaliar convenientemente os impactes na ecologia.

Qualidade do Ar – O RT, devido a várias especificidades relacionadas com o facto dos poluentes a partir da fontes puderem ser dispersos pelo ar, reduzindo significativamente a respetiva concentração com a distância ao local de emissão, apresenta uma metodologia para fundamentar a sua avaliação.

A CA está genericamente de acordo com a metodologia apresentada, pelo que nada mais tem a referir neste fator ambiental.

Ambiente Sonoro – Este RT, em fase de projeto de execução e com elementos de caracterização quantitativa do ruído e níveis-guia de emissões dos equipamentos a utilizar, poderia ter apresentado estimativas quantitativas do aumento dos níveis sonoros nas atividades mais desfavoráveis da fase de construção, pelo menos junto dos pontos onde se efetuaram anteriormente medições.

Apesar do acima exposto, a CA é de parecer que esta imperfeição não compromete de forma vinculativa a avaliação dos impactes neste fator ambiental.

Socioeconomia – A CA considera que não é crível haver uma fase de desativação do porto num horizonte previsível nas condições socioeconómicas locais sem ocorrência de nenhum outro fenómeno alheio ao normal evoluir da situação de referência, tal como parece depreender-se do RT.

IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTES – ALTERNATIVA

Neste cenário, o RT avalia os impactes tendo em consideração a execução das normais intervenções de reabilitação e de manutenção das estruturas existentes para garantir e melhorar as condições de segurança do cais comercial de Ponta Delgada.

Assim, nos fatores ambientais suscetíveis de ser afetados por trabalhos de construção, repete-se a maioria dos mesmos impactes nesta alternativa, face aos que já se previram para a fase de construção do projeto.

Todavia, para a fase de exploração, neste cenário o RT perspetiva que os contrangimentos atuais nas infraestruturas existentes manter-se-ão.

Mesmo sem efetuar uma análise prospetiva com o grau de profundidade para este cenário alternativo do que para o do projeto, a CA considera suficiente os elementos apresentados.

ANÁLISE COMPARATIVA DO PROJETO E DA ALTERNATIVA

O RT apresenta uma síntese em tabela onde compara a significância e o sentido dos impactes nos dois cenários considerados por fator ambiental, onde se evidencia que a variação mais significativa está relacionada com o desaparecimento na alternativa zero dos impactes positivos perspectivados para a solução projeto na fase de exploração.

Novamente se refere que apesar de a legislação referir a fase de desativação no conteúdo do EIA, esta tem pouca pertinência de abordagem neste caso concreto.

Capítulo 7 – MINIMIZAÇÃO DOS IMPACTES

O RT expõe várias medidas de minimização ou de compensação dos impactes e remete a sua listagem mais concreta para o Anexo II do EIA.

A CA pelo mesmo motivo exposto para a avaliação dos impactes, por norma não comenta a adequação de cada medida proposta nesta fase do procedimento de AIA, exceto quando ocorrem disfunções muito graves. Assim, limita-se a caracterizar de uma forma geral este capítulo do RT.

Assim, é possível referir que as medidas apresentadas são na sua maioria genéricas e típicas de quaisquer boas práticas de operação para o tipo de trabalhos em causa. Igualmente se verifica que por norma não estão quantificadas, nem definidas com um pormenor suficiente de modo a permitir uma fiscalização eficaz do seu cumprimento. A título de exemplo: o que se entende por equipamentos silenciosos a usar na obra e como se fiscaliza e se determina o cumprimento desta medida?

Capítulo 8 – PROGRAMAS DE MONITORIZAÇÃO

O RT apresenta dois programas de monitorização: água e ruído. Efetuando o respetivo enquadramento legal e algumas orientações para os mesmos.

A CA, nesta fase do procedimento de AIA, por norma, também não comenta pormenores dos programas de monitorização propostos, mas, genericamente, é possível referir que para um RT elaborado em fase de projeto de execução os métodos de acompanhamento, frequência, locais e parâmetros deveriam estar melhor especificados. Imperfeição que a CA procurará aperfeiçoar aquando da elaboração do seu parecer final após a Consulta Pública.

Capítulo 9 – LACUNAS DE CONHECIMENTO

A equipa do EIA não identificou lacunas de conhecimento que comprometessem o objetivo do estudo.

Capítulo 10 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A CA verifica que as considerações apresentadas pela equipa do EIA estão coerentes com a avaliação exposta nos capítulos anteriores do RT.

Na apreciação do RT, a CA limita-se a verificar se a caracterização apresentada e os impactes prospetivados parecem coerentes com as considerações finais de modo a fundamenta que o EIA tem condições suficientes para os documentos serem disponibilizados ao público e às entidades que eventualmente venham a ser consultadas se poderem pronunciar sobre o projeto ou se têm alguma informação que considerem pertinentes fornecer e não constante nos documentos apreciados de modo a ser considerada posteriormente pela CA no seu parecer final.

3.2 – Estudo de Impacte Ambiental - Resumo Não Técnico - RNT

Na sua estrutura a CA não nota nenhuma deficiência específica do RNT. Este volume transmite de uma forma resumida o conteúdo do RT e, coerentemente, algumas das imperfeições identificadas neste também se refletem no RNT, mas não de molde a comprometer a avaliação dos impactes ao nível da participação pública.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS E DELIBERAÇÕES

Face ao atrás exposto, a Comissão de Avaliação considera que o Estudo de Impacte Ambiental apresentou uma caracterização profunda da situação de referência, apesar de conter algumas imperfeições discriminadas neste parecer aquando da apreciação do conteúdo dos diferentes fatores ambientais e capítulos, cujas correções foram também indicadas quando considerado pertinente para não comprometer a avaliação do processo da Consulta Pública, por isso presente parecer deve acompanhar o EIA nos locais em que este ficar disponível aos interessados.

A Comissão de Avaliação é ainda de parecer que quando da Participação Pública no corrente procedimento de AIA a Autoridade Ambiental ausculte:

- A entidade com competências em matéria de militar, de acordo com Decreto n.º 210/70, de 14 de maio, que define a servidão militar as zonas confinantes com as instalações do depósito POLNATO de Ponta Delgada;
- A entidade com competências em matéria de servidões aeronáuticas, de acordo com o Decreto-Lei n.º 116/2006, de 16 de junho, que sujeita a servidão aeronáutica os terrenos confinantes com o Aeroporto João Paulo II.

Assim, uma vez que ainda não foram entregues os exemplares em papel para a Consulta Pública, esta Comissão de Avaliação propõe que o presente Estudo de Impacte Ambiental seja declarado pela Autoridade Ambiental conforme com o definido nos artigos 34º, 35º e 36º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro, mas condicionado à receção dos quatro exemplares em papel dos documentos agora apreciados em suporte digital: Relatório Técnico, Resumo Não Técnico e Anexos, num prazo de 20 dias úteis, ficando ao abrigo do n.º 4 do artigo 37.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro, suspenso o período de contagem de tempo do presente procedimento de AIA entre o envio da notificação do proponente da decisão da Autoridade Ambiental até à entrada na Direção Regional do Ambiente dos volumes solicitados.

Horta, 15 de dezembro de 2017

Pl'A Comissão de Avaliação

Carlos Faria
(DSQA)