

PARECER FINAL DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO ESTUDO DE
IMPACTE AMBIENTAL

**“AVANÇO DE CAIS E BENEFICIAÇÃO DO TERRAPLENO
DO CAIS COMERCIAL DO PORTO DE PONTA DELGADA”**

FASE DE PROJETO DE EXECUÇÃO

Documento Int-DRA/2018/903

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. DESCRIÇÃO DO CAIS COMERCIAL, DO PROJETO E DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS NO EIA	4
3. AVALIAÇÃO DO PROJETO POR FATOR AMBIENTAL	5
3.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	5
3.2 CLIMA	6
3.3 GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA	8
3.4 ÁGUA	9
3.5 ECOLOGIA	13
3.6 QUALIDADE DO AR	16
3.7 AMBIENTE SONORO	18
3.8 PAISAGEM	21
3.9 ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	23
3.10 SOCIOECONOMIA	25
3.11 PATRIMÓNIO	27
4. CONSULTA PÚBLICA	27
4.1. RESUMO DA CONSULTA PÚBLICA	28
4.2. CONSULTA A ENTIDADES	28
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
 Anexo I do Parecer Final – Cópia do Relatório da Consulta Pública	 31

1. INTRODUÇÃO

O procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto de execução “Avanço de cais e beneficiação do terraplano do cais comercial do porto de Ponta Delgada”, abaixo designado abreviadamente por “Avanço do Cais Comercial de Ponta Delgada” (ACCPD), por ser esta a componente da empreitada que o torna abrangido pelo regime de AIA, teve o início a 17 de novembro de 2017, com a entrada do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em suporte digital na Autoridade Ambiental, a Direção Regional do Ambiente (DRA) e tendo em consideração que a documentação do projeto 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).

No início do procedimento de AIA foi nomeada a Comissão de Avaliação (CA) do EIA ao ACCPD, formada pelos seguintes Serviços e respetivos representantes nomeados pelos seus dirigentes:

- 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;
- 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, tendo sido substituído nas suas ausências por Ana Rita Dinis;
- Portos dos Açores S.A. (PO), na qualidade de entidade licenciadora ou competente para autorizar o projeto e, neste caso em particular, entidade que também propõe a empreitada, representada por Filipe Mendonça para apreciar os aspetos do EIA relacionados com o respetivo licenciamento.

Em virtude de todos os elementos da CA conhecerem a área de estudo, não foi realizada qualquer deslocação ao local de implantação do projeto por estes e a 15 de dezembro de 2017 emitiram o seu parecer de apreciação do EIA no qual concluíam: *“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.” O que mereceu despacho favorável da Autoridade Ambiental.

A 10 de janeiro de 2018 deram entrada os elementos solicitados pela CA tendo o procedimento sido retomado de imediato com a organização da fase de participação pública, tendo a consulta decorrido por 30 dias entre os dias 2 de fevereiro e 15 de março uma vez que o projeto fica incluído nas tipologias do Anexo I do Diploma AILA.

Após a conclusão do período da participação pública e da receção do relatório da Consulta Pública pela CA, esta reuniu a informação disponível para elaborar o presente parecer final e o remeter à Autoridade Ambiental para servir de base à proposta de DIA e decisão final sobre o projeto.

2. DESCRIÇÃO DO CAIS COMERCIAL, DO PROJETO E DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS NO EIA

A intervenção tem por objetivo a reabilitação do Porto de Ponta Delgada e consiste na colmatação das locas existentes no paramento do cais e, simultaneamente, o aumento do terrapleno em mais 25m de largura ao longo de 380m de extensão do cais, criando uma nova frente cais em caixotões pré-fabricados aumentando a área de parque de contentores em, aproximadamente, 9.500 m². A demolição do edifício identificado como “Alfandega” e transformação da sua área também em terrapleno para parque de contentores, conduz a um acréscimo de área no terrapleno, ficando próximo dos 17.000 m², o que se traduz num aumento de cerca de 35%, implicando a melhoria na sua operação.

Para que esta opção seja possível, serão efetuadas dragagens de fundos da bacia para as respetivas cotas de serviço. O objetivo da obra será, assim, potenciar a

operação de 3 navios de contentores “em linha” e no mesmo terrapleno, o que diminui o número de movimentações e ciclos de transporte, carga e descarga de contentores.

Demonstrada a necessidade do aprofundamento da bacia de rotação, a fim de garantir novas cotas de serviço, prevê-se uma intervenção em aproximadamente 2,5ha para a cota -12m ZH e 3ha para a cota de serviço -10m ZH.

Note-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.

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 últimas intervenções, por si só, não carecem de um procedimento de AIA.

3. AVALIAÇÃO DO PROJETO POR FATOR AMBIENTAL

3.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O EIA, no seu Relatório Técnico (RT), o documento principal que serve de base a este parecer, através dos fatores ambientais que os seus autores consideraram pertinentes, caracteriza a situação de referência da área de estudo e de implantação do projeto, depois, ao longo de diferentes capítulos, identifica e perspetiva os impactes que espera para as fases de construção de exploração e de desativação do projeto; compara essa evolução com a da alternativa considerada; propõe medidas de minimização ou compensatórias dos efeitos negativos e de potenciação dos positivos e complementa com recomendação de programas de monitorização para acompanhar o evoluir no terreno da evolução da realidade com o projeto naqueles que considera mas sensíveis ao empreendimento.

Neste parecer, tendo em conta que os Serviços que integra a CA têm competências distintas o que permite repartir pelos seus representantes fatores ambientais e áreas temáticas diferentes, os aspetos acima mencionados referentes a um mesmo descritor, mas distribuídos por vários capítulos no RT, serão reunidos por fator ambiental neste documento, o que obriga a algumas adaptações face à exposição do EIA.

Outra adaptação no presente documento resulta do facto de a CA considerar que não é crível haver uma fase de desativação do porto num horizonte previsível com o evoluir normal das condições socioeconómicas locais e da situação de referência, a não ser fruto de uma ocorrência alheia não prospetivável com o rigor conveniente e, por isso, o tratamento dessa fase será secundarizado no presente parecer.

Quando neste parecer não se expressar discordância ou se propuser alteração a uma medida do EIA, entende-se que esta foi aceite na generalidade pela CA, recomendando-se à Autoridade Ambiental a sua integração na proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) se a mesma for condicionalmente favorável aquando da sua emissão pelo membro do Governo dos Açores competente para a decisão final.

Esclarece-se que este parecer efetua uma exposição do modo como vários aspetos são desenvolvidos no EIA em cada fator ambiental, contudo não corresponde a uma síntese, pelo que não se substitui a leitura do do RT, apenas expõe elementos tendentes a suportar as considerações finais que levarão ao parecer e suportam um indicação de proposta de DIA.

3.2. CLIMA

O EIA começa por enquadrar os Açores no seio do Atlântico norte para referir as principais estruturas meteorológicas que habitualmente se desenvolvem nesta zona geográfica e condicionam e caracterizam o clima do Arquipélago, depois com base em trabalhos universitários, que relacionam variações climáticas e o relevo nas ilhas são apresentados os parâmetros vento, humidade relativa do ar, precipitação que no conjunto caracterizam o clima da área de estudo.

No EIA este fator ambiental também caracteriza o hidrodinamismo costeiro na área portuária e sua envolvente: a agitação marítima, as marés, desenvolvendo três níveis: ao largo, costa sul da área de estudo e dentro da bacia portuária existente, com modelações para os rumos de ondulação SW, S, SE e E30S com recurso a modelos

teóricos para diferentes considerando ainda vários, períodos e alturas de onda mais significativos de afetarem esta zona.

O EIA desta caracterização conclui que os maiores índices de agitação marítima no interior da bacia portuária provém dos rumos de SE e E30S, seguidos do rumo de S, enquanto os rumos provenientes de SW representam o menor aumento de índice de agitação.

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.

Impactes

Pela tipologia do projeto e do método de propetiva, o EIA neste fator considera um impacte na fase de construção e exploração:

- Alteração das condições de abrigo no interior do porto, o que é considerado negativo na zona de estacionamento das embarcações.

Este impacte é também apreciado através de simulações que apontam para uma ligeira variação da agitação devido a uma maior penetração desta na bacia do porto quando vinda de leste, sem se refletir de forma significativa nas zonas da marina e do porto de pescas. Pela matriz de impacte deduz-se que este é classificado como pouco significativo, negativo e não minimizável.

Este efeito não se desenvolve na alternativa ao projeto.

Medidas de Minimização

Apesar do acima exposto, o EIA propõe a seguinte medida que é independente da implementação do projeto ou da alternativa:

- O cumprimento pelas embarcações do limite de velocidade de navegação do interior do porto de Ponta Delgada a 3 m/s com base no referido no Roteiro da Costa de Portugal – Arquipélago dos Açores.

A CA deduz que esta medida não pretende minimizar o efeito da agitação marítima proveniente das condições meteorológicas, mas sim, reduzir a própria agitação

induzida pela movimentação de embarcações que efetivamente pode interferir ou agravar a resultante de causas naturais.

Programa de Monitorização

O EIA não propõe qualquer acompanhamento deste fator ambiental e a CA está de acordo.

3.3. GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

O EIA, ao nível da geologia, começa por referir a existência de afloramentos rochosos marginal a baía na sua interface com a ilha, correspondendo estes a lavas basálticas que pertencem ao Sistema Vulcânico dos Picos, de superfície irregular, cujas depressões estão preenchidas por cascalho e areia. Segundo trabalhos de prospeção efetuados, estas lavas formam o topo de colunas litoestratigráficas a que se seguem inferiormente níveis de basalto olivínio vacuolar a muito vacuolar intercalado com estratos de clinquer e de tufo vulcânico. O RT apresenta ainda, em tabela, as características geotécnicas destas litologias. Depois refere que o resto da baía está coberta pela água cujo o fundo está coberto por sedimentos.

Para as camadas sedimentares, o EIA opta, na lugar da sua descrição litológica destes, por descrever apreciações de análises laboratoriais referentes à respetiva classificação legal do seu grau contaminação, sobretudo em Níquel e Zinco, que variou de material dragado limpo, com contaminação vestigiária a ligeiramente contaminado, remetendo para folhas de análise completas destes materiais em anexo.

O EIA prossegue ainda com a descrição da geomorfologia indicando os relevos mais proeminentes na envolvente, as características da costa para pormenorizar os fundos da zona do porto, mencionando que na marina das Portas do Mar os fundos variam entre -2,00 m (ZH) mais a norte e -8,50 m (ZH) mais a sul e a frente acostável do terminal marítimo apresenta fundos de serviço de -11,00 m (ZH), enquanto os fundos na área afeta ao novo cais variam de entre -16,00 m (ZH) no sector leste e -6,50 m (ZH) no sector oeste. Elementos que são complementados com levantamentos batimétricos apresentados em figuras.

O EIA termina a descrição deste fator ambiental com uma análise de riscos geológicos a que a zona de implantação do projeto está exposta, sobretudo, ao nível sísmico e vulcânico, onde é referido que a zona de Ponta Delgada já foi afetada

historicamente por sismos de intensidade VII (EMS-98), sendo a vizinhança áreas de ocorrência de vulcanismo surtseiano nas zonas costeiras e em terra do tipo havaiano a estromboliano, ficando assim exposta a vários perigos que vão de escoadas, piroclastos de queda, suges, e ainda erupções hidromagmáticas.

Aos perigos supramencionados, adicionam-se maremotos, galgamentos, erosão costeira e tempestades.

A CA nada de importante tem a adicionar à caracterização exposta no EIA.

Impactes

Com a implementação do projeto o EIA identifica o seguinte impacte:

- Alteração da topo-hidrografia de fundos marinhos para a fase de construção. Cujo EIA classifica de pouco significativo.

A CA apenas tem a referir que parte deste impacte se torna permanente e por isso se estende para a fase de exploração do projeto.

O EIA não especifica qualquer impacto para este fator ambiental na solução alternativa.

Medidas de Minimização

O EIA para o presente fator ambiental apresenta as seguintes medidas para a fase de construção do projeto:

- Delimitação da área a dragar, por exemplo através da colocação de boias, de forma a evitar intervenções em áreas não definidas no projeto;
- Cumprimento dos volumes definidos para as dragagem, evitando extrações superiores às definidas no projeto de execução.

Programa de Monitorização

O EIA não propõe qualquer acompanhamento deste fator ambiental e a CA está de acordo.

3.4. ÁGUA

O projeto de avanço da frente de cais e beneficiação do terrapleno permitirá, para além do reforço e colmatação dos constrangimentos estruturais identificados, a obtenção de uma nova linha acostável com capacidade para receber navios de carga

de maiores dimensões e calado, assim como o aumento da área disponível para o estacionamento de contentores, promovendo uma maior operacionalidade do cais comercial.

O avanço de cais, para obtenção de fundos de serviço de -12,00 m (ZH) e -10,00 m (ZH), possibilitará a acomodação em simultâneo de três navios de contentores com dimensões entre 100 e 120 metros, os quais poderão transportar maior quantidade de carga, por via do cais ficar aprestado à receção de navios de maior calado.

O aprofundamento dos fundos de serviço determinará a definição de duas bacias de rotação às mesmas cotas de fundo dos cais: (1) bacia à cota -12,00 m (ZH) com raio próximo dos 120 m; e (2) bacia a -10,00 m (ZH) com raio próximo dos 100 m.

O avanço da frente de cais possibilitará ainda a instalação de uma rampa ro-ro, permitindo, no futuro, receber navios desta tipologia.

Impactes

A área de intervenção do projeto, com exceção do local de deposição do material a dragar e da rocha a desmontar, insere-se dentro da área de jurisdição da Portos dos Açores, S.A.

O EIA apresenta o resultado de 7 amostras do material a dragar. Os resultados laboratoriais permitiram classificar as amostras de acordo com a portaria n.º 67/2007, de 15 de outubro, verificando-se que 3 amostras são da classe C1 – material dragado limpo; 3 amostras da classe C2 - material dragado com contaminação vestigiária, e: 1 amostra da classe C3 – material dragado ligeiramente contaminado. Os poluentes responsáveis por este grau de contaminação são o Zinco e o Níquel.

As principais ações da execução da obra suscetíveis de induzir impactes negativos estão associados às dragagens de cerca de 108.134 m³ de rocha (46939,05 m³) e sedimentos (61.194,82 m³) para as bacias de manobra; dragagem de rocha (46.939,05 m³) e sedimentos (61.194,82 m³) para o avanço do Cais e Rampa Ro-Ro no total de 21.669 m³; deposição dos materiais dragados em vazadouro localizado a 1 milha da costa e a profundidades superiores a 100 metros; remoção das coberturas em amianto em 2.214 m²; descarga e transfega de combustíveis; descarga de mercadorias a granel; escorrências de águas pluviais da plataforma do cais para o interior do porto; contaminação com cimentos e óleos descofrantes aquando da construção dos

caixotões em doca flutuante, e contaminação da água em consequência de demolições e fresagem de pavimentos.

Como já referido, durante a fase de construção todas estas ações irão induzir impactes negativos na qualidade da água devido à remobilização dos poluentes adsorvidos nos sedimentos, ao aumento de sólidos em suspensão, diminuição do oxigénio dissolvido e contaminação microbiológica.

Estas operações poderão comprometer a utilização da zona balnear das portas do mar durante a fase de execução da obra.

O EIA não identifica o local da costa destinado a vazadouro dos produtos dragados, pelo que se considera que este local terá de ser aprovado antes do início da obra.

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.

Medidas de Minimização

O EIA, no anexo II, elenca uma série de medidas de minimização dos impactes, nomeadamente a delimitação da área a dragar, o cumprimento do volume de dragados, a adequação dos equipamentos e técnicas de dragagem aos materiais a dragar, a informação atempada aos utilizadores da zona balnear, entre outras comuns a qualquer obra.

No que respeita às dragagens a CA acrescenta que estas deverão, sempre que possível, ser efetuadas fora da época balnear e também fora da época de reprodução das espécies existentes. Para além disso, o material dragado ligeiramente contaminado poderá ser usado em terraplenos ou, no caso de imersão, requer estudo aprofundado e monitorização do local de deposição.

Programa de Monitorização

Qualidade da água

O EIA considera viável a rentabilização do plano de monitorização da qualidade da água balnear do novo terminal de cruzeiros acrescido de uma campanha de monitorização de análise dos parâmetros microbiológicos, níquel e zinco, antes do início da obra, bem como a monitorização quinzenal dos mesmos parâmetros nas Piscinas de São Pedro enquanto durarem as dragagens. O EIA refere ainda que a monitorização da qualidade da água deverá obedecer ao DLR 16/2011/A, de 15 de novembro, DLR 16/2011/A, de 30 de maio, DL 236/98, de 1 de agosto e ao DL281/2015, de 7 de outubro que alterou o DL 103/2010, de 24 de setembro.

A CA concorda com o número, de amostras, locais de amostragem e metodologia propostos e acrescenta que, para além dos pontos previstos no plano de monitorização deve ser contemplado um ponto de amostragem, no local de imersão dos dragados.

Qualidade dos sedimentos

Para além das 7 amostras de sedimentos recolhidas em 2017, o projeto de execução prevê:

- Recolha de 3 carotes e extração de 2 amostras de sedimentos por carote e realização de análises de qualidade dos mesmos, em conformidade com o disposto no Decreto-Lei nº226A/2007, de 31 de maio, e na Portaria nº1450/2007, de 12 de novembro, para avaliação do grau de contaminação e tomada de decisão sobre a forma de eliminação dos sedimentos na frente de avanço do cais, e;
- Recolha de 7 carotes verticais contínuos compreendendo a totalidade da coluna de sedimentos a dragar. Constituição de duas amostras de sedimento por carote (metade superior e metade inferior) representativas de toda a respetiva coluna de sedimentos. Realização de análises de qualidade às 10 amostras de sedimentos constituídas em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 226A/2007, de 31 de maio, e na Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro, para avaliação do grau de contaminação e tomada de decisão sobre o destino final dos sedimentos, na dragagem das bacias de rotação/manobra.

A CA concorda com o número, de amostras, locais de amostragem e metodologia propostos e recomenda a utilização de uma metodologia de amostragem que permita a

recolha de amostras em profundidade de modo a abranger todo o perfil a dragar e, caso exista, cada uma das camadas estratigráficas.

3.5. ECOLOGIA

O EIA começa por mostrar o número espécies identificadas para os Açores e a repartição percentual destas pelos diferentes taxa ao nível dos endemismos da Região que é inferior à dos restantes Arquipélagos da Macaronésia, justificado pelo maior distanciamento aos continentes mais próximos.

A biodiversidade marinha açoriana é caracterizada por um misto de espécies de climas frios, temperados e tropicais, sendo contudo mais difícil o número destas que em terra, contudo o EIA faz uma exposição dos dados disponíveis em texto e com recurso a gráficos circulares.

Depois, o EIA pormenoriza uma caracterização baseada num levantamento da fauna e da flora para a bacia portuária e o local de implantação do projeto e a legislação que enquadra os aspetos abordados na Ecologia. Assumindo que a área em causa se encontra numa zona marinha com forte grau de antropização e que no litoral contíguo já não existem manchas de terreno com características naturais.

Após a descrição da metodologia para caracterizar a população encontrada na baía portuária e local de implantação, o EIA faz uma listagem das mesmas ao nível fauna terrestre, avifauna costeira e fauna e flora marinha com menção ao respetivo estatuto de colonização nos Açores, de proteção face à legislação em vigor, de conservação pelo IUCN, de abundância na escala DAFOR, com diferentes considerações das espécies mais significativas para valorização e caracterização ecológica e fotografia de apoio, inclusive na identificação das zonas consideradas. 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.

Impactes

O EIA identifica vários impactes para este fator ambiental, todos para a fase de construção e locais que vão de pouco significativos:

- Aumento dos níveis de poluição da água e afetação da flora e fauna em consequência da exploração do estaleiro, das dragagens de solos submersos ligeiramente contaminados e derrames acidentais;

A significativos:

- Destruição de habitats aquáticos ou morte de indivíduos por causas não naturais como consequência das escavações, aterros e dragagens, das limpezas de superfícies submersas e do reforço do prisma de proteção da fundação do cais;
- Diminuição da qualidade dos habitats como consequência das escavações, aterros e dragagens;
- Alterações das concentrações de O₂ e de nutrientes na água em consequência das escavações, aterros e dragagens;
- Perturbação dos espécimes faunístico em consequência do aumento dos níveis de ruído e perturbação visual na zona.

Estes impactes são comuns às duas alternativas.

A CA apenas tem a evidenciar que a significância e magnitude deste impacte é ainda menor na fase de construção da alternativa do que no projeto.

Medidas de Minimização

Embora nem todas as medidas minimização propostas para reduzir efeitos negativos na ecologia tenham reflexos exclusivos neste fator ambiental, o EIA propõe um conjunto de medidas, das quais algumas, que imediatamente abaixo se listam, tanto poderiam ser aplicadas ao projeto, como também, à alternativa estudada:

- O estaleiro da obra deverá dispor de instalações sanitárias com destino final das águas residuais adequado;
- O armazenar os materiais, resíduos e de substâncias perigosas no estaleiro em áreas próprias, devidamente identificadas e impermeabilizadas e, se necessário em função do produto armazenado, dotadas de bacia de retenção;
- Efetuar revisões periódicas aos veículos e equipamentos de modo a garantir que se encontrem em bom estado de conservação;

- O pessoal afeto à obra deve possuir contactos do Dono de Obra para contactá-lo rapidamente, se necessário despoletar procedimentos de combate à poluição, com os meios técnicos e humanos qualificados disponíveis na Portos dos Açores;
- Manutenção regular e adequada dos meios técnicos de combate à poluição e realização periódica de simulacros de acidentes, relacionados com as obras, que possam gerar poluição por hidrocarbonetos ou outros poluentes na bacia portuária;
- Cumprimento das medidas de segurança para o transporte de substâncias tóxicas e manuseamento das mesmas em zonas impermeabilizadas;
- Utilizar métodos construtivos e equipamentos com homologação acústica.

Outras medidas propostas a implementar apenas em caso de construção do projeto pretendido pelo proponente em avaliação:

- Adequar o planeamento dos trabalhos de demolição das redes de meios de intervenção rápida quando se intervir nos circuitos de combustíveis;
- Reduzir a duração ao mínimo das operações de dragagem e de escavações a efetuá-las com equipamentos e técnicas adequados ao tipo de material a extrair e com o menor ruído possível;
- Reduzir, tanto quanto possível, os trajetos entre os locais de remoção e os locais de deposição dos solos submersos e materiais escavados;
- Garantir a integração em obra dos solos submersos que apresentem contaminação vestigiária ou ligeira, reduzindo ao mínimo possível, o trajeto entre o local de remoção e o local de deposição;
- Instalação de uma barreira física entre os trabalhos de demolição e o limite de cais que evite a ocorrência de queda de materiais para a água;
- Manutenção periódica das embarcações a utilizar na obra de modo a evitar derrames acidentais de combustíveis e óleos.

A CA verifica que a maioria destas medidas são princípios que devem estar distribuídos plano de prevenção de gestão de construção e demolição, plano de gestão de obra ou de gestão de obra.

A CA tem a referir que deve estar disponível nos estaleiros documentação sobre os procedimentos a ter em caso de acidentes com perigo de contaminação do ambiente,

folhas com as cadeias de comando decisório e respetivos contactos, guias que evidenciem o cumprimento da gestão regular dos resíduos, fichas com as características das máquinas e equipamentos usados na obra, o respetivo plano de inspeções e de manutenção periódica dos mesmos e as ações inspetivas e de manutenção realizadas com descrição das situações detetadas e intervenções efetuadas de modo a demonstrar o cumprimento das medidas acima.

Plano de Monitorização

O EIA não apresenta qualquer plano de acompanhamento deste fator ambiental e tendo em conta o ambiente alterado do local a CA está de acordo.

3.6. QUALIDADE DO AR

O EIA, começa por expor o quadro legislativo de referência para este fator ambiental, depois identifica os principais poluentes primários que são utilizados como indicadores qualidade do ar e prossegue com a informação das estações dos Açores da rede de monitorização do ar.

A partir das abordagens expostas nos relatórios QualAr, com recurso a quadros, gráficos e texto, com dados disponibilizados das estações do Faial, para determinar a qualidade rural de fundo do ar, e de Ponta Delgada, para calcular o mesmo em ambiente urbano, o EIA caracteriza a qualidade do ar deduzida ao nível Açores e da área de estudo terminando com a conclusão de que nesta ao longo dos anos de 2014 e 2015 ocorreu uma melhoria generalizada da qualidade do ar, que passou de Bom para Muito Bom, mas regressou à classificação de Bom em 2016, sendo o parâmetro ozono a condicionante deste nível.

Após estes desenvolvimentos, o EIA lista as principais atividades e fontes emissoras de poluentes para o ar, nomeadamente atividade portuária, aeroportuária, tráfego automóvel e indústria, bem como os recetores sensíveis existentes na área de estudo apresentados numa fotografia aérea do local de intervenção e envolvente.

A CA considera que os elementos apresentados foram os adequados às necessidades de avaliação e nada tem a referir.

Impactes

Ao nível dos impactes do projeto e alternativa na qualidade do ar, o EIA lista apenas um na fase de construção e classificado como negativo, pouco significativo:

- Aumento de emissão de poluentes.

Este impacto terá como zona de principal incidência a frente marginal de Ponta Delgada, conforme mostrado em imagem no EIA.

Embora não seja claro no EIA a distinção da significância dos impactos na qualidade do ar entre o projeto e a alternativa, a CA considera que as emissões de gases poluentes serão menores na alternativa, uma vez que corresponde a uma menor quantidade de trabalhos, o que se deve traduzir numa duração temporal mais reduzida de funcionamento das máquinas e equipamentos, além de que as poeiras levantadas por demolição de várias infraestruturas atuais não deverão ocorrer por estes trabalhos se limitarem ao projeto.

Medidas de Minimização

O EIA propõe as seguintes medidas comuns às duas alternativas:

- Planear a obra e ordenar os trabalhos construtivos tendo em consideração a proximidade à malha urbana e conjugada com os usos do porto;
- Localizar o estaleiro de modo a causar o menor impacto possível e não exposta diretamente aos ventos do quadrante sul;
- Os veículos a motor afetos à obra devem adequar-se às condições de manutenção, em conformidade com a legislação em vigor (Portaria n.º 53/94, de 21 de janeiro), para minimizar a emissão de ruído e gases de escape;
- As operações de transporte, de carga, descarga e deposição de materiais de construção e resíduos de construção e demolição da obra devem ser efetuadas de forma cuidada com acondicionamento controlado, cobertura e humedificação de modo a reduzir as emissões de partículas.

Além das seguintes medidas específicas para a implementação do projeto:

- Limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, para evitar a acumulação e a consequente ressuspensão de poeiras, por ação do vento ou circulação de maquinaria e veículos;
- Aspersão regular e controlada de água, sobretudo em dias secos, da área afeta à obra que possa suscetível de acumulação e ressuspensão de poeiras;

- Efetuar o controlo da velocidade de circulação de veículos nos locais da obra, em especial nas zonas não pavimentadas e no atravessamento da malha urbana.

À semelhança com medidas para outros fatores ambientais, a CA verifica que várias correspondem a cláusulas que devem estar contidas em plano de prevenção de gestão de construção e demolição ou em plano de gestão de obra ou de gestão de obra .

Novamente a CA tem a referir que deve existir nos estaleiros documentação comprovativa da implementação destas medidas acima consideradas, como guias, fichas, plano de inspeções e de manutenção periódica dos mesmos complementado com registos das ações inspetivas e de manutenção realizadas com descrição das situações detetadas e intervenções efetuadas de modo a demonstrar o cumprimento das medidas acima em termos de contenção de emissões. Por sua vez o controlo da velocidade de circulação só é verificável com equipamento apropriado nos veículos e maquinaria e como tal dificilmente é verificável em inspeções e operações de fiscalização.

Programa de Monitorização

O EIA não propõem qualquer acompanhamento específico dos impactes na qualidade do ar e a CA considera desnecessária tal exigência.

3.7. AMBIENTE SONORO

O EIA faz a apresentação do quadro legal que enquadra a caracterização do ambiente sonoro e expõe os parâmetros e suas definições que servem de referência na avaliação deste fator e responsabilidades atribuíveis a uma dada fonte de ruído particular.

Os autores realizaram medições de ruído em dois locais para determinar os níveis sonoros e calcular os parâmetros acústicos de caracterização legal na situação de referência na marginal de Ponta Delgada defronte do projeto, seguindo as metodologias definidas no regulamento regional para este factor ambiental, pormenorizadas no relatório e considerando ainda uma contagem de tráfego da via contígua. Assim, após a inclusão dos dados obtidos, o EIA conclui que na marginal junto da marina os parâmetros acústicos ultrapassam os limites definidos para zonas mistas, enquanto, enquanto na marginal junto ao campo de São Francisco, mais próximo do local de implantação do projeto, a transgressão ocorre apenas para o período noturno.

Impactes

O EIA identifica dois impactes negativos, significativos para a fase de construção que se podem integrar num único: o aumento dos níveis sonoros e de vibrações.

Apesar do acima referido, tendo em conta que o EIA identifica as atividades geradoras de ruído, os níveis-guia de emissões típicos para os equipamentos previstos utilizar na obra, o facto de o empreendimento já se encontrar em fase de projeto de execução e ainda após a obtenção dos dados das medições para a caracterização quantitativa do ruído na situação de referência, o RT 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.

Embora esta lacuna não tenha comprometido a conformidade do EIA, a CA é de parecer que a mesma empobrece a avaliação do impacte do projeto no ambiente sonoro, pois o relatório apresentou elementos suficientes para uma modelação que este tipo de estudos costumam apresentar para justificar a valoração atribuída pelos autores, até porque a CA suspeita que o mesmo está sobrevalorizado, contudo não possui programas de modelação para suportar tecnicamente esta perspetiva.

Os impactes da alternativa descritos no EIA são da mesma tipologia dos do projeto, o EIA não faz distinção na respetiva significância, mas a CA considera que devido aos trabalhos ficarem limitados a locais mais distantes da marginal de Ponta Delgada e em menor quantidade, o impacte negativo global deverá ser menor nesta solução.

Medidas de minimização

O EIA apresenta várias medidas tendentes a reduzir os efeitos negativos do projeto ou da alternativa no ambiente sonoro.

- As dragagem e escavações devem efetuar-se com duração mínima e com equipamentos e técnicas adequados ao tipo de material a extrair para emitir o mínimo o ruído possível;
- Utilizar métodos construtivos e equipamentos com homologação acústica;
- Localizar o estaleiro numa área de modo a causar o menor impacte possível e não exposta diretamente aos ventos do quadrante sul;

- Os veículos a motor afetos à obra devem adequar-se às condições de manutenção, em conformidade com a legislação em vigor (Portaria n.º 53/94, de 21 de janeiro), para reduzir ao mínimo possível a emissão de ruído e gases de escape.

As medidas abaixo apenas se aplicam ao projeto, não estando previstas para a alternativa:

- Efetuar o controlo da velocidade de circulação de veículos na obra, em especial em zonas não pavimentadas, e no atravessamento da malha urbana;

- Restringir os trabalhos de construção ao período diurno, entre as 8h e as 21h dos dias úteis. Se fora deste período, solicitar às autoridades competentes uma licença especial de ruído (LER);

- Planear os trajetos de circulação de veículos pesados afetos à obra.

A CA tem a referir que a indicação de obter uma licença especial de ruído para laborar fora do período diurno dos dias úteis não é uma medida, mas sim uma obrigação legal.

Tal como já foi antes referido, a CA considera que o controlo da velocidade de circulação não é verificável em ações de fiscalização e de inspeção externas, exceto se os veículos e maquinaria estiverem equipados com tacógrafo.

Várias das outras medidas são do tipo cláusulas de boa gestão de obra que devem integrar o caderno de encargos do concurso da empreitada.

Programa de Monitorização

O EIA propõe a monitorização do ruído para a fase de construção e de exploração do projeto, resumidamente com o seguinte programa:

Enquadramento: Decreto Legislativo Regional n.º 23/2010/A de 30 de junho e NP ISO 1996-1:2011, partes 1 e 2.

Locais: P1 e P2 utilizados como pontos de referência no EIA;

Parâmetros: Nível Sonoro Equivalente (L_{Aeq}) para os períodos diurno, entardecer e noturno com medições no mínimo de 15 minutos ou duração maior que assegure a representatividade da medição e obtido a partir de medições efetuadas pelo menos em dois dias distintos ou superior se as medições diferirem mais de 5 dB(A) entre si para

um mesmo período. A pressão sonora de molde a verificar as condições necessárias a determinar o Critério de Incomodidade.

No caso de trabalhos ao abrigo de uma LER, igualmente devem ser efetuadas medições que permitam verificar o cumprimento das condições nela impostas.

Frequência: *Fase de construção* - com medições antes do início das obras e no decorrer das mesmas, e com uma frequência mínima de 3 campanhas anuais.

Fase de Exploração - a integrar nas campanhas já em implementação ao nível da DIA referente ao Novo Terminal de Cruzeiros da Cidade de Ponta Delgada, com a inclusão dos dois pontos considerados na caracterização do EIA.

A CA considera que na fase de construção, se os trabalhos decorrerem ao abrigo de uma LER efetivamente devem ser necessárias campanhas para verificar o cumprimento das condicionantes impostas. Contudo, no caso de não se recorrer a uma LER, não se justifica uma campanha antes do início dos trabalhos, tendo em conta que a situação de referência foi caracterizada no EIA.

Outras campanhas apenas deverão ser implementadas em caso de reclamação e, neste cenário, deverão ser efetuadas medições nos pontos P1, P2 e junto ao recetor reclamante caso aqueles dois não permitam estimar os níveis sonoros deste local de modo conveniente.

A CA considera que a fase de exploração do projeto não provoca alterações significativas no ambiente sonoro que justifique estender para esta fase o programa de monitorização das Portas do Mar, uma vez que a melhoria de condições de operacionalidade no funcionamento no cais comercial não muda o tipo das principais operações que já decorrem atualmente, nem aumenta o número de embarcações, pois esta quantidade é função das necessidades de importações da população da ilha e dos Açores e das exportações da produção que com a empreitada em avaliação não deverão mudar de forma substancial para se requerer um acompanhamento do ruído do porto comercial.

3.8. PAISAGEM

Neste descritor, o RT começa por efetuar uma caracterização genérica da paisagem da ilha de São Miguel e dos Açores, descrevendo de seguida os seus principais agentes modeladores.

Posteriormente, apresenta as unidades de paisagem definidas para a ilha e descreve a unidade onde o projeto se integra, (SM16 – Litoral de Ponta Delgada – Lagoa), a qual caracteriza-se por apresentar um relevo pouco acidentado, arribas costeiras de média a baixa altitude, praias de areia escura, terras de cultivo compartimentadas por muretes de pedra seca ou sebes vivas intercaladas com áreas de biscoitos pedregosas e que se encontra dominada pela área urbana da cidade de Ponta Delgada, que constitui o principal núcleo de aglomeração da ilha.

Por fim, o RT analisa a área de estudo do projeto (orla citadina urbana adjacente à zona do porto de Ponta Delgada), e termina apresentando uma simulação baseada em SIG da acessibilidade visual do porto, e respetiva componente humana associada, concluindo que os melhores locais de observação encontram-se afastados da área de estudo e inserem-se em terrenos privados, pelo que apresentam um baixo fluxo de pessoas.

A CA considera adequada a caracterização efetuada para este descritor.

Impactes

O EIA identifica o seguinte impacto com a implementação do projeto:

- Diminuição da qualidade visual da área de intervenção durante a fase de construção.

Por outro lado, o EIA não identifica qualquer impacto sobre este fator ambiental caso seja implementada a solução alternativa.

Medidas de Minimização

O EIA propõe, durante a fase de construção, a seguinte medida de minimização quer seja implementado o projeto ou a solução alternativa:

- Planeamento da obra, nomeadamente das suas fases, e ordenamento dos trabalhos construtivos, tendo em consideração a proximidade à malha urbana e de forma conjugada com os usos do porto.

Programa de Monitorização

O EIA não propõe a realização de qualquer Programa de Monitorização para este fator ambiental e a CA concorda.

3.9. ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O RT começa por expor o quadro legislativo que serve de referência para a caracterização este fator ambiental, quer ao nível das Condicionantes quer ao nível dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) de aplicação específica na área de implantação do projeto.

No que concerne às Condicionantes, o EIA identifica as seguintes:

- Domínio Hídrico (DH - na redação conferida pela Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 31/2016, de 23 de agosto);
- Reserva Ecológica (RE - na redação conferida pelo Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional – RJREN, publicado pelo Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro);
- Área de Jurisdição do Porto de Ponta Delgada, publicada pelo Decreto-Lei n.º 24 439, de 29 de agosto de 1934;
- Servidão Aeronáutica do Aeroporto João Paulo II, publicada pelo Decreto-Lei n.º 116/2006, de 16 de junho.

Posteriormente o EIA descreve a RE como uma estrutura biofísica que integra um conjunto de áreas, que pelo valor e sensibilidade ecológicos ou pela exposição e suscetibilidade perante riscos naturais, são objeto de proteção especial. De seguida o EIA destaca o facto da área de implantação do projeto abranger, no âmbito da RE, a tipologia “Faixa marítima de proteção costeira” (que se estende até à batimétrica dos 50m).

Neste ponto a CA alerta para o facto, de acordo com o n.º 3 do artigo 21.º do RJREN, e uma vez que se trata de uma infraestrutura pública sujeita a AIA, que a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da ação.

De seguida o EIA analisa os IGT com aplicação específica, destacando os seguintes:

- Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores (PROTA), publicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 26/2010/A, de 12 de agosto;
- Plano de Ordenamento Turístico da RAA (POTRAA), publicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 38/2008/A, de 11 de agosto e suspenso parcialmente pelo Decreto Legislativo Regional n.º 13/2010/A, de 7 de abril;

- Plano Diretor Municipal de Ponta Delgada (PDM), publicado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 16/2007/A, de 13 de agosto e posteriores alterações;
- Plano de Urbanização de Ponta Delgada e Áreas Envolventes (PU), publicado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 37/2000/A, de 14 de dezembro.

Relativamente aos IGT acima mencionados, designadamente o PROTA, o RT destaca que a área do projeto enquadra-se na Plataforma Logística de Ponta Delgada, que visa incorporar valor acrescentado às mercadorias movimentadas nos principais pontos de entrada e saída de cargas, enquanto no que se refere ao POTRAA, a área de implantação do projeto insere-se em Espaços de Potencial Conflito, e como tal apresenta uma vocação turística nula. No que se refere ao PDM, o RT menciona apenas que área do projeto se insere em Espaço de Uso Especial em Solo Urbano, inserindo-se, também, em servidão aeronáutica do Aeroporto João Paulo II. Por fim, e no que concerne ao PU, o RT salienta que a área do projeto encontra-se classificada como Espaço Canal enquanto Infraestrutura Portuária.

Impactes

O EIA identifica o seguinte impacte com a implementação do projeto:

- Alteração do uso do solo na faixa de avanço do cais (todas as fases), como consequência da expansão do terrapleno para área inserida em RE na tipologia “Faixa marítima de proteção costeira até batimétrica dos 50 metros”, o que terá um impacte negativo e significativo, na medida em que os seus efeitos serão permanentes.

Por outro lado, o EIA não identifica qualquer impacte sobre este fator ambiental caso seja implementada a solução alternativa.

Medidas de Minimização

O EIA não propõe medidas de minimização para este fator ambiental.

Programa de Monitorização

O EIA não propõe a realização de qualquer Programa de Monitorização para este fator ambiental e a CA concorda.

3.10. SÓCIO ECONOMIA

O EIA começa por referir que os Açores se insere nas regiões ultraperiféricas da Europa e explicar o significado deste enquadramento, para depois justificar a importância dos portos para garantir bem-estar às populações neste tipo de território. A seguir, o EIA apresenta um conjunto extenso de dados estatísticos de índole demográfica, ao nível de arquipélago, ilhas, concelhos de São Miguel com recurso a quadros e a texto. No concelho de Ponta Delgada, onde o empreendimento se insere, desce ao pormenor de freguesia e para as contíguas à área de intervenção aqueles estendem-se ao número de edifícios total e de alojamento. Tornando assim evidente o peso regional da área de estudo em termos populacionais.

Depois o EIA coloca em comparação os dados de emprego, da repartição dos trabalhadores pelos setores de atividade económica e das relações entre emprego, desemprego, taxa de atividade e população ativa entre os níveis Região, ilha de São Miguel e concelho de Ponta Delgada, evidenciando a maior terciarização económica da envolvente do projeto.

O EIA prossegue abordando as atividades económicas do concelho e cidade de Ponta Delgada com os indicadores de empresas, tipo de atividade destas pelo CAE e evolução dos movimentos no porto entre mercadoria carregada e descarregada, passageiros embarcados e desembarcados, navios cruzeiros e embarcações de recreio ao longo dos últimos anos, para concluir que pelos dados apresentados, este porto e a área urbana envolvente concentram um significativo fluxo económico e de pessoas no contexto da ilha de São Miguel e dos Açores e termina com a apresentação, em fotografia aérea, dos trajetos preferenciais de viaturas no acesso a esta infraestrutura e a rede viária envolvente.

Impactes

O EIA estima os seguintes impactes negativos para a fase de construção classificados de significativos:

- Constrangimentos operacionais na bacia portuária ao nível da movimentação/tráfego de embarcações;
- Perturbação da população, devido à descontinuidade visual, ruído e emissões geradoras de incomodidade.

Na fase de exploração o EIA estima um impacto negativo e outro positivo:

- Perturbação da população, negativo nesta fase, mas pouco significativo e relacionado com as normais operações no porto;
- Aumento da operacionalidade e produtividade do cais comercial do porto de Ponta Delgada. Este positivo é muito significativo.

O EIA assume ainda a fase de desativação como resultando num impacto negativo muito significativo.

- Decréscimo do emprego e atividade económica.

No caso de não execução do projeto, o EIA assume igualmente a existência de constrangimentos durante os trabalhos de reparação, mas sobretudo a continuação dos constrangimentos operacionais e produtivos atuais e o mesmo impacto negativo para a desativação da alternativa projeto.

A CA considera desprezível o impacto negativo da fase de exploração, pois as operações já ocorrem na situação de referência atual e não deverá ser o facto de as mesmas decorrerem em melhores condições de operacionalidade que no seu conjunto implicarão mais incómodos à população.

Igualmente a manutenção dos constrangimentos não é um impacto negativo, pois o problema é igual à situação existente em referência, o que temos sim é a ausência do impacto positivo mais significativo previsível com o projeto.

Igualmente a CA considera que a desativação é um cenário altamente improvável para permitir uma avaliação adequada da responsabilidade do projeto, a acontecer tal deverá ser fruto de outro evento que entre em rotura com o normal evoluir da situação de referência.

Medidas de minimização

Os EIA recomenda as seguintes medidas de minimização para a fase de construção as três primeiras são comuns às duas alternativas e as outras apenas à variante projeto.

- Informar atempadamente os utilizadores da zona balnear, das alterações ao nível da qualidade da água;
- Utilizar métodos construtivos e equipamentos que apresentem homologação acústica;

- Planear a obra e os trabalhos construtivos tendo em consideração a proximidade da malha urbana e de forma conjugada com os usos do porto;
- Controlar a velocidade de circulação de veículos afetos à obra, em especial em zonas não pavimentadas e no atravessamento da malha urbana;
- Restringir o horário de construção ao período diurno, entre as 8h e as 21h dos dias úteis, se fora deste período, deverá solicitar-se uma licença especial de ruído às autoridades competentes;
- Planear devidamente os trajetos de circulação de veículos pesados afetos à obra;
- As vias rodoviárias utilizadas para acesso à obra, caso sejam danificadas, devem ser recuperadas.

Nenhuma desta medida é exclusiva para este fator ambiental e já foram todas expressas anteriormente e por isso mantém-se as considerações da CA antes feitas para as mesmas.

Programa de monitorização

O EIA não propõe qualquer programa de acompanhamento deste fator ambiental e a CA considera desnecessário a sua imposição.

3.11. PATRIMÓNIO

O EIA lista os imóveis e monumentos naturais classificados na área de estudo, sendo que o projeto não interfere diretamente com nenhum deles, sendo o mais próximo do projeto o castelo de São Brás, cuja sua zona de proteção está ainda fora da área de implantação do novo cais.

O EIA não estima qualquer impacto sobre o Património, nem propõe qualquer medida para este fator ambiental.

Uma vez que o projeto e a alternativa não interferem com imóveis classificados, a CA considera que as medidas para a paisagem refletem-se positivamente na minimização da salvaguarda da envolvente do castelo de São Brás.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1 RESUMO DA CONSULTA PÚBLICA

Nos termos do artigo. 106.º do Diploma AILA, a Autoridade Ambiental procedeu à publicitação da Consulta Pública por edital afixado nas instalações da Direção Regional do Ambiente, notícia no site da Autoridade Ambiental e anúncio no diário de âmbito regional Açoriano Oriental contendo os elementos obrigatórios.

Tendo em conta que a tipologia do projeto o enquadrava na alínea a) do n.º 20 do Anexo I do Diploma AILA, a Consulta Pública decorreu ao longo de 30 dias úteis, entre 2 de fevereiro e 15 de novembro de 2018 inclusive.

A documentação obrigatória em formato papel esteve disponível nas três Bibliotecas Públicas e Arquivos Regionais dos Açores e nas instalações da Direção Regional do Ambiente. O suporte digital de todos estes elementos foi também disponibilizado na página da internet da Autoridade Ambiental no seguinte endereço:

<http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/sreat/docDiscussao>

Em todos os locais constava a informação de que os interessados, devidamente identificados, podiam manifestar-se por escrito, no prazo da Consulta Pública, dirigindo as suas exposições à Direção Regional do Ambiente, sita na Rua Cônsul Dabney, Colónia Alemã, 9900-014 HORTA ou para o correio eletrónico: qualidade.ambiente@azores.gov.pt.

Findo o período estipulado e os 5 dias de receção de correio, não foi verificada qualquer participação por parte do público interessado. No que diz respeito à consulta da documentação nos locais indicados, não se teve conhecimento de qualquer consulta.

4.2. CONSULTA A ENTIDADES

Foram efetuadas auscultações a duas entidades: ANA, SA aeroportos dos Açores, tendo em atenção a servidão resultante da proximidade ao aeroporto João Paulo II e ao Ministério da Defesa Nacional, através do gabinete do Secretário Regional Adjunto da Presidência para as Relações Externas do Governo dos Açores, devido à servidão militar das zonas confinantes com o depósito POLNATO.

Decorrido mais de 30 dias úteis dos 20 concedidos tendo em conta o exposto no Diploma AILA, não foi recebida qualquer resposta proveniente das entidades consultadas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS E DELIBERAÇÕES

A Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental do projeto de execução “Avanço de cais e beneficiação do terrapleno do cais comercial do porto de Ponta Delgada” verifica que os principais impactes negativos do empreendimento pretendido e avaliado neste procedimento de AIA ocorrem, essencialmente, na fase de construção do mesmo, os quais, embora com uma ligeira redução em termos de magnitude e significância, são na generalidade os mesmo que ocorreriam na alternativa considerada no Estudo de Impacte Ambiental, equivalente a uma solução Zero respeitando a realização das necessárias obras de correção das patologias presentemente identificadas nos cais atuais.

Na fase de construção haverá impactes negativos em todos os fatores ambientais exceto o clima, contudo, a Comissão de Avaliação considera que serão mais evidentes os impactes na qualidade da água, na ecologia, na paisagem e os contrangimentos operacionais da bacia, cuja duração na generalidade se limita ao período da obras.

No que se refere ao Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional, uma vez que se está perante uma infraestrutura pública sujeita a procedimento de AIA, a emissão de uma declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da ação, o que não elimina o impacte de alterações de ocupação do solo, mas resolve em questão de direito os impedimentos em matéria de viabilização do projeto ao nível da Reserva Ecológica.

Na fase de exploração, a Comissão de Avaliação verifica que o principal impacte resultante do projeto é positivo e corresponde ao melhoramento da operacionalidade do cais comercial do porto de Ponta Delgada, o qual é o mais significativo de todos e de longa duração. Este benefício não ocorre na sequência das obras necessárias da alternativa zero considerada no procedimento de AIA.

A Comissão de Avaliação considera que a tipologia do projeto, uma infraestrutura básica para a área de estudo, não permite considerar que a demolição do porto de Ponta Delgada se faça no normal evoluir da situação de referência para apreciar de modo adequado tal fase considerada no Estudo de Impacte Ambiental, pelo que a mesma não foi tida como relevante nestas considerações finais.

Assim a Comissão é de parecer que existem condições para a emissão de uma Declaração de Impacte Ambiental favorável ao projeto “Avanço de cais e

beneficiação do terrapleno do cais comercial do porto de Ponta Delgada” condicionada ao seguinte:

- Cumprimento das medidas de minimização indicadas no Estudo de Impacte Ambiental com as alterações e adições introduzidas pela Comissão de Avaliação no presente parecer;
- Implementação dos programas de monitorização propostos no Estudo de Impacte Ambiental e aceites pela Comissão de Avaliação nas condições expostas no presente parecer.

Horta, 4 de abril de 2018

PI'A Comissão de Avaliação

Carlos Faria
(DSQA)

Anexo I

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

**PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL
AO PROJETO DE EXECUÇÃO
AVANÇO DE CAIS E BENEFICIAÇÃO DO TERRAPLENO DO CAIS COMERCIAL DE PONTA
DELGADA**

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

Doc. Int-DRA/2018/837

Introdução

Reunidas as condições para ser considerada declarada a conformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) pela Autoridade Ambiental, o procedimento de AIA ao projeto Avanço Cais e Beneficiação do Terrapleno do Cais Comercial de Ponta Delgada prosseguiu para a fase de participação pública, nos termos do Art.106.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro.

Publicitação

A documentação foi tornada pública por edital fixado nas instalações da Direção Regional do Ambiente, notícia no site da Autoridade Ambiental e Anúncio no diário de âmbito regional, Açoriano Oriental, cujo teor e estrutura se encontra imediatamente abaixo:

**EDITAL
CONSULTA PÚBLICA
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
AVANÇO DE CAIS E BENEFICIAÇÃO DO TERRAPLENO DO CAIS COMERCIAL DE PONTA
DELGADA**

Proponente: Portos dos Açores, S.A.

Licenciador: Portos dos Açores, S.A.

Autoridade Ambiental: Direção Regional do Ambiente

O projeto acima mencionado, Fase de Projeto de Execução, está sujeito a um procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, por estar abrangido pela alínea a) do n.º 20 do Anexo I, do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro. O projeto localiza-se na freguesia de São José, concelho de Ponta Delgada, ilha de São Miguel.

Nos termos e para efeitos do preceituado no art.º 106.º e nos artigos. 111.º, 112.º e 113.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro, a Direção Regional do Ambiente, enquanto Autoridade Ambiental, informa que o Estudo de Impacte Ambiental, constituído pelo Relatório Técnico, Anexos e Resumo Não Técnico, bem como o parecer da Comissão de Avaliação, entretanto emitido, se encontram **disponíveis para Consulta Pública**, durante **30 dias úteis, de 2 de fevereiro de 2018 a 15 de março de 2018**, inclusive, nos seguintes locais:

- Direção Regional do Ambiente, sita na Rua Cônsul Dabney, Colónia Alemã - 9900-014 HORTA, Telefone: 292 207 300;
- Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, sita no Largo do Colégio 9500-054 Ponta Delgada, telefone 296 281 216;

- Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, sita na Rua do Morrão 42, 9700 054 Angra do Heroísmo, telefone 295 401 000;
- Biblioteca Pública e Arquivo Regional João José da Graça, sita na Rua Walter Bensaúde 14 9900-142 Horta, telefone 292 391 344;
- Na Internet através do endereço <http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/sreat/docDiscussao>

No âmbito do processo de consulta pública, os interessados devidamente identificados podem manifestar-se por escrito, no prazo atrás referido, devendo todas as exposições serem dirigidas à Direção Regional do Ambiente, sita na Rua Cônsul Dabney, Colónia Alemã - 9900-014 HORTA, com o correio eletrónico: qualidade.ambiente@azores.gov.pt.

O licenciamento do projeto só poderá ser concedido após a Declaração de Impacte Ambiental Favorável ou Condicionalmente Favorável a emitir pela Secretaria Regional da Energia, Ambiente e Turismo.

A Declaração de Impacte Ambiental deverá ser emitida até 10 de maio de 2018.

Horta, 25 de janeiro de 2018

A Diretora de Serviços da Qualidade Ambiental

Sónia Santos

A documentação disponibilizada na participação pública era constituída pelo Resumo Não Técnico do EIA, o Relatório Técnico e seus Anexos, bem como o parecer da Comissão de Avaliação à conformidade do EIA, os quais estiveram disponíveis em suporte de papel nas três Bibliotecas Públicas e Arquivos Regionais dos Açores e nas instalações da Direção Regional do Ambiente. Os mesmos documentos em suporte digital estiveram disponíveis na internet na página do portal da Autoridade Ambiental para esse efeito com o seguinte endereço:

<http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/sreat/docDiscussao>

No âmbito do processo de Consulta Pública, em todos os locais acima referidos constava a informação de que os interessados, devidamente identificados, podiam manifestar-se por escrito, no prazo da Consulta Pública, dirigindo as suas exposições à Direção Regional do Ambiente, sita na Rua Cônsul Dabney, Colónia Alemã - 9900-014 HORTA ou para o seguinte endereço de e-mail: [qualidade.ambiente @azores.gov.pt](mailto:qualidade.ambiente@azores.gov.pt).

Consulta Pública

Dada a natureza do projeto, Anexo I fixou-se um período de 30 dias para a consulta pública, nos termos e para efeitos do preceituado no art.º 106.º e nos artigos. 111.º, 112.º e 113.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro e do Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro. A consulta pública teve início a 2 de fevereiro de 2018 e termo a 15 de março de 2018.

Terminado o período da Consulta Pública foram aguardados 5 dias úteis para a esperar por uma eventual receção de exposições dos interessados no âmbito desta Consulta Pública remetidas por correio normal no último dia do prazo limite. Decorridos estes 5 dias, não se verificou qualquer entrada na Direção Regional do Ambiente.

Auscultação de Entidades Públicas

Em conformidade com o n.º 1 do artigo 38.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro, no início da organização da participação pública, a mesma documentação foi remetida para parecer à ANA, SA aeroportos dos Açores, tendo em atenção a proximidade ao aeroporto João Paulo II; e ao Ministério da Defesa Nacional, através do gabinete do Secretário Regional Adjunto da Presidência para as Relações Externas, relativamente à servidão militar das zonas confinantes com o depósito POLNATO.

Decorrido um período superior a 20 dias não foi recebido na Autoridade Ambiental qualquer parecer destas entidades, nem até à data da realização do presente relatório.

Horta, 22 de março de 2018

O Responsável do Relatório

Carlos Faria