

5.3.11 Ordenamento e Gestão do Território

5.3.11.1 Identificação, Previsão e Avaliação de Impactes

Em relação a este descritor, verifica-se numa primeira análise que existirão impactes negativos, dada a proximidade do projeto a áreas protegidas definidas no âmbito do PDM de Ponta Delgada (Áreas de Proteção às arribas, linhas de água e lagoas) e do POOC Costa Sul (Outras Áreas Naturais e Culturais e Zonas Edificadas em Zonas de Risco – Áreas Ameaçadas por Instabilidade de Arribas e Vertentes), relacionadas com a proteção e utilização sustentável da orla costeira.

Contudo, depois de uma análise mais aprofundada ao local de implantação do projeto do **“Novo Pipeline de Fuel Oil”**, e dada a própria configuração do mesmo, que será implantado quer sobre a via existente, quer sobre o passeio da mesma, ao que acresce que no próprio local de implantação já existem infraestruturas semelhantes de transporte de Hidrocarbonetos Líquidos e Liquefeitos, entende-se que os mesmos poderão ser positivos. Esta classificação tem por base os pressupostos seguintes:

- O PROTA propõe que os PMOT salvaguardem “reservas de espaço e/ou realocização das áreas de instalação de armazenagem de combustíveis ligados por oleodutos aos portos de mar, bem como uma regulamentação e compatibilização das atividades e dos usos de solo adequada para a envolvente próxima” (norma específica de carácter setorial II.12.2 definida pelo PROTA), onde se adequa esta construção do *pipeline* e do futuro Parque de Armazenagem de Fuel da Nordela;
- O PROTA identifica como possíveis áreas dedicadas à logística, as próximas ao Porto de Ponta Delgada (porto de Classe A), porventura o maior gerador de fluxos de mercadoria da região, sendo que esta área poderá integrar vários serviços de apoio, considerados fundamentais aos sistemas produtivos da região;
- O PROTA prevê que deverão de ser criadas servidões administrativas destinadas a salvaguardar áreas para futuras expansões das infraestruturas aeroportuárias, como referido nas normas específicas de carácter sectorial n.º II.14.9 e II.14.10 do PROTA. O futuro Parque de Armazenagem de Fuel da Nordela e consequentemente **“Novo Pipeline de Fuel Oil”**, constituem-se claramente como infraestruturas de apoio aeroportuário;
- Com base na descrição das condições geológicas e geotécnicas do local, explicitas no Capítulo de Caracterização de Situação de Referência - Subcapítulo Geologia Geomorfologia Risco Vulcânico e Sísmico, será tida em consideração a sua

conformidade com legislação e códigos de construção vigentes, tendo em conta a minimização de riscos e impactes.

- Ao nível da prevenção de riscos, a transferência/deslocalização do armazenamento de Fuel Oil do Parque de Combustíveis da BENCOM (implantado adjacente a uma área urbana de média densidade da cidade de Ponta Delgada, logo em conflito de usos) para o futuro Parque de Armazenagem de Fuel da Nordela (área predominantemente industrial e de serviços) constituiu por si só um incremento ao nível da segurança e prevenção de riscos, como referido nas normas específicas de carácter sectorial n.º II.14.1 e II.14.2 do PROTA. A própria construção deste *pipeline* segundo normas e diretivas técnicas recentes em que se prevê, conforme memória descritiva, que a sua implantação seja em boa parte em zonas habitacionais de nível 3 (conforme classificação definida na Portaria 756/2002, de 1 de Julho) e como tal sujeita a medidas de segurança suplementares, constitui uma mais valia a este nível;
- O próprio PDM de Ponta Delgada define “o assumir papel de plataforma logística de distribuição do arquipélago (passageiros e mercadorias)” como uma das suas opções estratégicas de desenvolvimento local, cuja construção de infraestruturas de abastecimento e armazenamento de Fuel Oil terá sempre de ser equacionada para a concretização da mesma;
- A definição de uma UOPG para este local por parte do PDM de Ponta Delgada, nomeadamente a UOPG 14 - Área da freguesia de Santa Clara a sul do aeroporto e a poente da rotunda de Santa Clara, cujos objetivos estão definidos como a criação de um espaço de atividades logísticas, a requalificação da paisagem costeira, a definição de um zonamento que tenha em atenção a compatibilidade funcional e ambiental das diferentes atividades previstas, a programação de execução de infraestruturas, o garantir condições de segurança e de conforto ambiental relativamente aos depósitos de combustíveis e ao aeroporto e a salvaguarda, valorização e recuperação das áreas mais sensíveis do ponto de vista ambiental e paisagístico, nomeadamente as arribas sugere que a implantação nesta zona do “**Novo Pipeline de Fuel Oil**” e do futuro Parque de Combustíveis da BENCOM é possível e compatível com as expectativas de crescimento e desenvolvimento para a área em questão.

5.3.11.1.1 Fase de Construção

Não se prevêem quaisquer impactes expectáveis decorrentes da construção do “**Novo Pipeline de Fuel Oil**” no descritor Ordenamento do Território.

5.3.11.1.2 Fase de Exploração

A exploração/utilização do *pipeline* irá potenciar o desenvolvimento local e regional, indo ao encontro de alguns objetivos definidos nos IGT não só para esta zona da Cidade de Ponta Delgada, de onde resulta um impacto positivo e significativo mas também ao nível de ilha e mesmo nível região, como descritos em alguns dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) aqui analisados

5.3.11.1.3 Fase de Desativação

Em fase de Desativação, e tendo em conta o horizonte de exploração do projeto e projetos complementares (40 anos), não são identificáveis quaisquer impactos expectáveis decorrentes da sua desativação. O Porto de Ponta Delgada afigura-se como uma infraestrutura preponderante para o desenvolvimento do concelho, da Ilha e da Região e como tal, é expectável que no futuro, e aquando da desativação destes equipamentos, serão necessárias novas instalações que venham a ocupar estas áreas e que apoiem diretamente a infraestrutura e plataforma logística do Porto de Ponta Delgada.

5.3.11.2 Medidas de Mitigação

5.3.11.2.1 Fase de Construção

Face à ausência de impactos decorrentes da construção do “*Novo Pipeline de Fuel Oil*” no descritor Ordenamento do Território, não se prevêem quaisquer medidas de mitigação para esta fase.

5.3.11.2.2 Fase de Desativação

Em fase de desativação, e face à já referida dificuldade de prever condições ambientais locais e instrumentos de gestão territorial e legais em vigor, deverá o proponente no último ano de exploração, apresentar plano de desativação contemplando potencial solução final de requalificação da área de implantação do projeto e projetos complementares.