

**PARACER FINAL DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO
DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
AO EMPREENDIMENTO**

**NOVO OLEODUTO DE FUELÓLEO
PONTA DELGADA**

FASE DE PROJETO DE EXECUÇÃO

PROPONENTE: BENCOM

Documento: INT-DRA/2013/535

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJETO	4
3. AVALIAÇÃO DO PROJETO POR FATOR AMBIENTAL	5
3.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	5
3.2 CLIMA	5
3.3 RECURSOS HÍDRICOS	6
3.4 GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA, SOLOS, RISCO VULCÂNICO E SÍSMICO	6
3.5 SOLOS E QUALIDADE DE SOLOS	10
3.6 FATORES BIOLÓGICOS E ECOLÓGICOS	11
3.7 HIDRODINÂMICA COSTEIRA	13
3.8. ENERGIA	13
3.9 QUALIDADE DO AR	15
3.10 QUALIDADE DA ÁGUA	19
3.11 AMBIENTE SONORO	19
3.12 PREVENÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS	21
3.13 ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	23
3.14. PAISAGEM	24
3.15. PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO E ARQUEOLÓGICO	25
3.16 SOCIOECONOMIA	26
3.17 EVOLUÇÃO DO LOCAL NA AUSÊNCIA DO PROJETO	28
4. CONSULTA PÚBLICA	30
5.1. RESUMO DA CONSULTA PÚBLICA	30
5.2. CONSULTA A ENTIDADES	30
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	31
 Anexo I do Parecer Final – Cópia do Relatório da Consulta Pública	 34
Anexo II do Parecer Final - Pareceres das Entidades Consultadas	39

1. INTRODUÇÃO

O procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao abrigo do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro (Diploma AILA) ao projeto “Novo Pipeline de Fuel Oil – Ponta Delgada”, abaixo designado de “Novo Oleoduto de Fuelóleo – Ponta Delgada” iniciou-se com a receção na Direção Regional do Ambiente, Autoridade Ambiental, da Memória Descritiva do Projeto de Execução e do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) a 19 de outubro de 2012.

Conforme definido no Diploma AILA, foi constituída a Comissão de Avaliação (CA) do EIA formada pelos Serviços ou Entidades abaixo indicados, tendo sido os seus representantes nomeados pelos respetivos dirigentes:

- Direção de Serviços de Monitorização, Avaliação Ambiental e Licenciamento (DSMAAL), que preside à CA, representada por Carlos Faria que será substituído nas suas faltas e impedimentos por Sónia Bettencourt que coordenará a componente da Participação Pública;
- Direção Regional da Energia (DRE), na qualidade de Entidade Licenciadora, representada por Luís Marques;
- Direção Regional dos Assuntos do Mar (DRAM), representada por Marco Santos;
- Direção de Serviços de Ordenamento do Território (DSOT), representada por Isabel Castanho;
- Administração Hidrográfica dos Açores (AHA), representada por Renato Verdadeiro;
- Serviços de Ambiente de São Miguel (SASM) representados por Manuela Martins.

A CA apreciou a documentação entregue e emitiu um parecer a 19 de novembro onde, ao abrigo do n.º 4 do artigo 37.º do Diploma AILA, solicitou a colmatação de lacunas, a atualização de dados e a reformulação do Resumo Não Técnico (RNT) antes da emissão de uma proposta de Declaração de Conformidade do EIA, tendo o processo ficado suspenso até à entrega dos elementos pedidos.

O procedimento foi retomado com a receção de todos os documentos solicitados a 17 de janeiro de 2013, os quais foram alvo de apreciação pela CA que emitiu um parecer a propor a declaração de conformidade do EIA a 25 do mesmo mês.

O procedimento prosseguiu para a Participação Pública com consulta pública e solicitação de pareceres a entidades, tendo a Consulta Pública decorrido entre 6 de

fevereiro e 5 de março inclusive. Desta elaborou-se o respetivo relatório, anexo ao presente parecer e do qual faz parte integrante, tal como se juntaram os pareceres dos Serviços consultados.

Recebido o relatório da Consulta Pública e os pareceres pedidos, a CA iniciou a apreciação de todas a informação disponível e elaborou o presente documento a remeter à Autoridade Ambiental para servir de base à proposta de DIA e decisão final sobre o projeto.

2. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJETO

No capítulo Descrição do Projeto o Relatório Técnico do EIA esclarece que o projeto está relacionado com a transferência do atual parque de armazenamento da Bencom de terrenos regionais junto ao porto de Ponta Delgada para outro local mais distante devido ao fim da cedência dos terrenos.

Depois descreve genericamente a Memória Descritiva (MD) do Projeto que se encontra anexo ao RT. Assim são expostas as características técnicas do oleoduto, incluindo materiais construtivos e o traçado, descritos vários trabalhos associados às fases de construção, exploração e desativação, bem como a localização do estaleiro.

Depois são identificados projetos associados e complementares ao oleoduto: obras de proteção marítima devido a instabilidades em arribas atravessadas pelo oleoduto, o desmantelamento do atual tanque de combustível e a construção do parque de armazenamento de fuel da Nordela.

A partir deste capítulo ficou identificado o problema do estado de conservação da via de acesso que corre junto à arriba e por onde irá de passar o novo oleoduto, via que é da responsabilidade da Câmara Municipal de Ponta Delgada. Esta estrada apresenta um ponto crítico que ameaça derrocada. Apesar de existir um projeto para a requalificação desta via ainda não está marcada a data do início das obras.

Por outro lado, nesta estrada também se localizam os oleodutos existentes que servem o Terminal da Nordela (gasóleo, jet e gasolinas) e da SAAGA (GPL-Butano) ainda sem problemas até à data.

Na generalidade esta descrição está coerente com o referido na MD do projeto em licenciamento.

3. AVALIAÇÃO DO PROJETO POR FATOR AMBIENTAL

3.1 – CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O EIA, que serviu de base ao presente procedimento de AIA, caracterizou a situação de referência com recurso aos fatores ambientais que os seus autores consideraram pertinentes para servirem de base à descrição dos efeitos da execução do projeto.

Devido à repartição dos técnicos da CA por vários Serviços sedeados em ilhas diferentes, contrariamente ao EIA que reparte por capítulos diferentes a caracterização da situação de referência; os impactes ambientais e medidas de mitigação do projeto para as fases de construção, exploração e de desativação; as propostas de monitorização; as lacunas de conhecimento que persistiam à data da sua entrega; e as conclusões gerais dos autores; neste parecer, à exceção das considerações finais da CA, os vários aspetos elencados neste parágrafo serão reunidos em torno do fator ambiental a que diga respeito e sob um mesmo capítulo.

Esta reestruturação, por vezes, implica adaptações ou alterações da terminologia adotada no EIA, contudo facilita a compreensão das apreciações que venham a ser feitas no parecer com base nos conhecimentos dos vários técnicos envolvidos neste procedimento e das competências dos respetivos Serviços.

Sempre que a CA não expressar abertamente a sua discordância ou alterar uma medida contida no EIA, mesmo que esta esteja omissa neste parecer, entende-se que a mesma foi considerada aceite, recomendando-se à Autoridade Ambiental a sua integração na proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) com a devida adequação, caso de esta seja condicionalmente favorável e a submeter depois à consideração do membro do Governo dos Açores competente para a sua emissão.

3.2 - CLIMA

O EIA caracterizou o clima da ilha de S. Miguel através da apresentação de dados estatísticos da temperatura, precipitação e humidade relativa do ar, com a o posterior enquadramento de classificação climática daí resultante.

A CA considerou que o EIA se baseou em dados pouco recentes, contudo o clima na região não sofreu uma alteração tão drástica nas duas últimas décadas para se considerar a caracterização tão incorreta que inviabilizassem as conclusões do documento, mas tal

não impediu de se considerar que os seus autores deveriam ter utilizado os dados mais atualizados disponíveis.

Devido à tipologia do projeto, o EIA não estima qualquer impacto neste fator ambiental, nem propõe qualquer medida de mitigação.

A CA considera que de facto o empreendimento não provoca impactos climáticos diretos, contudo os parâmetros meteorológicos fornecidos podem ser importantes pois interferem nos efeitos do projeto sobre outros fatores ambientais e assim viabilizarem a correta avaliação dos impactos.

3.3 - RECURSOS HÍDRICOS

De um modo geral, o EIA focou os aspetos a ter em conta no local em estudo.

Ao nível das Águas Superficiais, o EIA inicialmente referia que na zona de implantação do projeto não existe uma rede drenagem organizada, o que determinava a inexistência de impactos ambientais decorrentes da execução e da exploração do projeto sobre estas. A CA esclareceu que esta afirmação não contemplava as águas costeiras, dada a proximidade do projeto ao Mar, que é de igual modo uma água de superfície, onde poderão existir impactos. Apeto que foi corrigido no aditamento.

Assim, a identificação dos impactos afigura-se correta no EIA, bem como a sua classificação de acordo com os critérios utilizados neste estudo, inclusive medidas que depois foram colmatadas com a entrega do Plano de emergência ambiental.

3.4 - GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA, SOLOS, RISCO VULCÂNICO E SÍSMICO

A partir da caracterização deste fator ambiental apresentada no EIA, com recurso a texto, cartas e fotos, a CA deduz que a geologia, geomorfologia e os riscos sismovulcânicos comportam mais perigos para o empreendimento do que aqueles estão sujeitos aos impactos provenientes do projeto.

Resumidamente, a área de implantação é constituída por um empilhamento de lavas básicas, relativamente recentes, com níveis alternados consolidados e fragmentados, exposta a um risco sísmico que se perspectiva poder atingir intensidade maiores que VIII na escala de Mercalli Modificada, mas sem ser atravessada por falhas geológicas conhecidas, sujeita a ser afetada por escoadas lávicas de erupções estrombolianas e existe nas vizinhanças o complexo de tubos de lava do Carvão, que inclusive pode interceder a zona nascente de implantação do oleoduto. Na parte superior destas

formações encontram-se alguns aterros artificiais e terraplenos resultantes de intervenções urbanas na zona costeira.

Foi detetada uma região de instabilidade gravítica na arriba costeira que pode provocar roturas futuras no oleoduto, tal como as cavidades vulcânicas podem colocar problemas de sustentabilidade geotécnica do projeto e de compatibilização com o estatuto de proteção da Gruta do Carvão, cujo teto nas zonas conhecidas se encontra entre os 2,76 e os 3,55 m dos arruamentos sobrejacentes.

Perante estas preocupações, já apresentadas pela CA no seu primeiro parecer ao EIA, o Aditamento salienta que a implantação do oleoduto foi afastada do topo da arriba, mais precisamente para o passeio do lado norte da estrada atual, o facto de se tratar de uma escavação não superior a 1,5 m e ainda a proposta de monitorização topográfica/geodésica da falésia costeira para se detetar eventuais movimentos. Com isto considera ficarem reunidas as condições preventivas para uma avaliação aturada dos riscos e dos impactes na dependência de um movimento de massa.

A partir desta justificação, a CA interpreta que tanto o proponente como os Autores do EIA reconheceram e avaliaram o risco de deslizamento da vertente e não consideram a sua proteção dependente da Via Litoral pretendida pela Câmara Municipal.

Assim, tendo em conta que a CA não estudou geotecnicamente o terreno e haverá um acompanhamento da estabilidade gravítica a partir de dados geodésicos, é de parecer que pelo menos estão introduzidas medidas de mitigação dos riscos em causa e definido um acompanhamento para prevenir e agir atempadamente perante o problema considerado.

Impactes

Fase de construção

Uma vez que o projeto corresponde à abertura de uma vala para colocação de um tubo, em arruamentos urbanos, o EIA não prevê impactes com significância na geologia.

Como EIA não exclui o potenciamento de movimentos de massa nas escoadas lávicas muito fragmentadas, dada situação de instabilidade de alguns troços na arriba costeira, combinada com a erosão marinha e o risco sísmico, classifica este impacte com uma significância moderada a elevada.

Entre as antigas instalações de fábrica de laticínios e o Terminal de Combustíveis da Nordela, o EIA destaca que os deslizamentos e a queda de blocos podem colocar em causa a integridade do oleoduto, o que é classificado como um impacto negativo, de magnitude elevada permanente, irreversível, provável e pontual.

Ao nível de medidas de mitigação, o EIA salienta que no dimensionamento do novo oleoduto, construções e demais infraestruturas previstas deve ter-se em atenção o risco sísmico da área.

Fase de exploração

O EIA reconhece a continuação das condições de instabilidade das vertentes costeiras e a exposição do oleoduto aos riscos sismovulcânicos, o que, a ocorrer, pode conduzir a um impacto negativo significativo, de elevada magnitude, permanente, irreversível, provável, direto e local. No caso de roturas do oleoduto com derrame de combustível, seria também negativo, muito significativo, de elevada magnitude, temporário, irreversível, mas improvável, indireto, só que com âmbito regional.

A rotura, segundo o EIA, é muito improvável, dado que o acidente só poderá ocorrer caso o oleoduto esteja em carga no momento do sismo, pois a tubagem metálica da conduta apresenta bom comportamento em movimentos axiais e verticais.

Não se preveem impactes associados à fase de desativação do oleoduto para este fator ambiental.

A CA considera que os impactes mais significativos neste fator do empreendimento recaem, sobretudo, no próprio projeto: a sua rotura por movimentos de massa, sismo ou até abatimento de uma gruta vulcânica subjacente não descoberta antes, com a necessidade de reparação e suspensão temporária do seu funcionamento, o que pode gerar falta de abastecimento de combustíveis na ilha durante o seu funcionamento.

Em paralelo não é de excluir a interceção da vala com uma gruta vulcânica e de promover a necessidade de se compatibilizar as condições de segurança da tubagem com as de proteção legal exigidas para o património geológico em causa.

Medidas de Mitigação

O EIA considera as seguintes medidas de mitigação:

Fase de construção

O EIA assume que o traçado do oleoduto no setor poente já foi projetado para o afastar da arriba costeira, reduzindo o risco de movimento de massas, mas propõe ainda:

- O acompanhamento da obra por técnico especializado em engenharia ou geotecnia para avaliar a necessidade de mais ações de reforço e consolidação das formações geológicas junto das arribas mais instáveis entre o Terminal da Nordela e a antiga Fábrica de Lacticínios Furtado Leite; e
- Assessoria dos trabalhos por parte de técnico especializado em espeleologia de regiões vulcânicas.

A CA concorda com estas medidas, mas adiciona ainda as seguintes:

- Comunicação, à entidade licenciadora e autoridade ambiental, das alterações que resultem no projeto devido à introdução de correções resultantes da instabilidade da arriba costeira;
- Comunicação, à entidade licenciadora e autoridade ambiental, da deteção, de cavidades vulcânicas e sujeição do projeto as medidas corretivas de modo a compatibilizar o empreendimento com as exigências de proteção a que está sujeito o complexo das Grutas do Carvão se necessário.

Fase de Exploração

- Implementação de um programa de monitorização com medições periódicas da estabilidade e do recuo da arriba costeira, envolvendo medições geodésicas adequadas e regulares em marcas a implantar especificamente para o efeito;
- Implementar medidas corretivas preventivas ao projeto necessárias no caso de deteção pelo acompanhamento de condições de instabilidade da arriba com riscos para o oleoduto;
- Introdução de soluções engenharia no projeto que assegurem as condições segurança legais da conduta face ao risco sísmico associado.

Programa de monitorização

No Aditamento ao EIA, é pormenorizado o plano de monitorização com os seguintes tópicos:

- Medição regular de um conjunto de marcas topográficas, com recurso a equipamento adequado das coordenadas UTM de implantação destas, da distância entre as adjacentes e determinação da respetiva cota;
- Todas as medições devem ser reportadas à rede geodésica local e deve existir um “ponto de controlo” a norte da 2ª Rua de Santa Clara, afastado da arriba, por exemplo o vértice geodésico “Placa Sul”, ao qual se reportarão eventuais movimentos;
- A precisão das medições deve ser aquela capaz de detetar movimentos inferiores a 1-2 mm;
- As marcas devem ser implantadas no passeio/caminho do lado sul da estrada, próximo do topo da arriba, com uma equidistância não superior a 20 m;
- As medições devem fazer-se em intervalos máximos bimensais, de preferência mensais;
- As medições devem iniciar-se, no mínimo, 6 meses antes do início dos trabalhos e devem prolongar-se durante todos os trabalhos de escavação/implantação do oleoduto para oeste do antigo Matadouro Municipal;

A CA genericamente está de acordo com o proposto, contudo tem a referir o seguinte:

- Obrigatoriedade de comunicação à Entidade Licenciadora e Autoridade Ambiental de todas as medidas corretivas que venham a ser consideradas necessários face ao risco de movimentação de massas;
- Os relatórios de monitorização devem respeitar a estrutura definida nas várias alíneas do número 3 do artigo 49.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro;
- Os relatórios de monitorização devem ser entregues duas vezes por ano na autoridade ambiental, junho e dezembro;
- São admissíveis propostas de alterações no programa de monitorização, inclusive na periodicidade das campanhas geodésicas, desde que bem fundamentadas por técnicos na área da geodesia e dos riscos geológicos e só se tornarão efetivas após a respetiva aceitação pela autoridade ambiental com conhecimento da entidade licenciadora.

3.5 - SOLOS E QUALIDADE DE SOLOS

O RT apresenta uma caracterização da capacidade, ocupação e qualidade do solo.

Em termos da capacidade do solo na área de intervenção, o RT refere que os solos estão maioritariamente incluídos nas classes III, área social e orla costeira. É mencionado ainda que há uma forte influência antropogénica na área objeto de estudo, fortemente urbanizada, com significativas intervenções ao nível do edificado, arruamentos e outras infraestruturas.

Em termos de ocupação do solo e tendo em conta a Carta de Ocupação do Solo da RAA (COSAçores) a área de implantação do novo oleoduto é classificada como industrial, urbana e descoberta.

No que concerne à qualidade do solo na área em causa o RT é inconclusivo, visto que não existem estudos que sustentassem a classificação da qualidade do solo, em termos físico-químicos, de modo a poder fazer um enquadramento de acordo com o disposto no Decreto Legislativo Regional nº 16/2009/A, de 19 de outubro.

Face ao acima exposto, o EIA no seu aditamento procurou colmatar a lacuna detetada e a CA nada tem a opor nem a acrescentar às reformulações do EIA depois apresentadas.

Os impactes apresentados e as medidas de minimização adotadas são coerentes entre si e estão de acordo com a caracterização efetuada a este fator ambiental.

3.6 - FATORES BIOLÓGICOS E ECOLÓGICOS

O EIA apresentou a metodologia de caracterização deste fator ambiental, o enquadramento biogeográfico dos Açores e os resultados de um levantamento das principais espécies da flora e fauna terrestre e da fauna marinha encontrados na área envolvente à implantação do oleoduto, recorrendo a textos, desenhos, fotografias e quadros.

A CA propôs e foi consultada a entidade regional competente em matéria de Conservação da Natureza, a Direção de Serviços da Conservação da Natureza, para eventual confirmação da suficiência dos dados, encontrando-se no Anexo II deste parecer o conteúdo do parecer entretanto recebido.

Impactes ambientais

Fase de construção

O EIA não considera a existência de impactes negativos significativos na biologia e ecologia, devido à baixa biodiversidade encontrada, embora possa haver uma redução das áreas de repouso da avifauna na zona de intervenção durante os trabalhos, referindo,

inclusive, efeitos sobre outros fatores ambientais que possam ter reflexos no mencionado no início do parágrafo.

A CA, embora sem excluir outros impactes insignificantes, considera que o principal está identificado no EIA

Fases de exploração e de desativação

Devido ao oleoduto estar enterrado e não estar prevista a sua remoção no final do seu período de vida, o EIA não prevê impactes neste fator ambiental para esta duas fases.

A CA está genericamente de acordo com o referido, contudo, não exclui que a ocorrência de danos no oleoduto leve à sua reparação e possam provocar temporariamente a repetição dos impactes da fase de construção.

Medidas de Mitigação

De uma proposta para a redução de emissão de poeiras com reflexo na flora envolvente e tratado no fator ambiental da qualidade do ar, o EIA propõe as seguintes medidas:

- O processo de remoção da vegetação deve ser escolhido em função da sensibilidade da zona atravessada;
- A reposição da cobertura vegetal logo após a conclusão de cada troço, quando possível, mediante sementeira, plantio ou mesmo transplantação das espécies anteriormente existentes e que foram removidas, com preferência para as espécies da flora natural ou endémicas como *Juncus maritimus* Lam., *Atriplex patula* L. e *Daucus carota* L. ssp. *azoricus* Franco.
- A desmatção da faixa de servidão deverá ocorrer, de preferência, fora dos meses de Primavera, para não comprometer o período reprodutor das espécies faunísticas.

A CA conhecendo o carácter urbano da zona, o tipo de atividades que diariamente se desenvolvem na área de estudo e o facto da implantação do oleoduto se efetuar ao longo de um eixo viário existente, pelo que será insignificante a ocorrência de desmatção e considera não ser necessário condicionar o período de desenvolvimento dos trabalhos de construção, mas confirma a recuperação paisagística com plantas das zonas intervencionadas deve ficar sujeita ao exposto e à interdição do uso espécies vegetais exóticas com carácter invasor.

3.7 - HIDRODINÂMICA COSTEIRA

Após a caracterização deste fator ambiental, o EIA identifica como principal problema encontrado os efeitos da ação erosiva resultante do hidrodinamismo costeiro na instabilidade da arriba contígua ao local de implementação do projeto.

Assim uma vez que o impacto é o mesmo que o identificado e avaliado no fator Geologia, Geomorfologia, Solos Risco Vulcânico e Sísmico, a CA considera que as medidas de mitigação e monitorização ali propostas são as mesmas para fazer face à situação que resultou da avaliação e caracterização ao nível da Hidrodinâmica Costeira.

3.8 - ENERGIA

O EIA expõe o enquadramento legal do setor e os princípios orientadores e estratégicos desde o nível Europeu, passando pelo Nacional e indo até ao Regional, bem como os cenários energéticos atuais em cada um deles e de ilha, desde taxas de dependência, evolução de consumos e capacidades de produção e tipos de fontes disponíveis em São Miguel.

No que se refere às dependências, o Aditamento salienta a importância, tanto em São Miguel como ao nível regional, do combustível para as centrais termoelétricas, onde a relação entre as necessidades de fuelóleo e a capacidade de armazenamento, inclusive de uma reserva estratégica, está a atingir o limite, sendo que o projeto em avaliação se insere nas infraestruturas para fazer face a esta situação.

A CA considera que ficou evidenciado o enquadramento do projeto na estratégia regional do setor energético e reconhece que a entrada regular do abastecimento da ilha tem de ser através do porto, sendo compreensível a conveniência de um oleoduto entre o ponto de entrada e as instalações de armazenamento.

Impactes ambientais

Fase de construção

O EIA perspetiva nesta fase o consumo e diminuição de recursos naturais, a poluição atmosférica e o consequente contributo para as alterações climáticas devido ao funcionamento da maquinaria para a execução dos trabalhos de construção.

Apesar do EIA não avaliar estes impactes, a CA considera que, pela dimensão do projeto, os mesmos, embora negativos, sejam pouco significativos.

Fase de exploração e desativação

O EIA perspetiva para estas fases os mesmo tipo de impactes da anterior: consumo e diminuição de recursos naturais, poluição atmosférica e o contributo para as alterações climáticas devido à maquinaria envolvida quer nas operações de descarga e abastecimento de navios, quer nas ações de limpeza e desativação do oleoduto.

A CA considera, pelo menos ao nível local, estes impactes negativos muito pouco significativos, mesmo considerando que a exploração do oleoduto sirva para disponibilizar uma estrutura a jusante do consumo de recursos naturais cujo uso envolve emissões de Gases com Efeito Estufa (GEE).

Medidas de Mitigação

O EIA propõe as seguintes medidas:

Fase de construção

- Implementação do Plano de Gestão Ambiental da Obra que acompanha o EIA;
- Definição de requisitos de admissão e entrada em obra de máquinas e equipamento, com execução de uma listagem atualizada das máquinas e equipamentos afetos à empreitada e do respetivo plano de gestão e manutenção, a apresentar pelo empreiteiro, que assegure que os consumos sejam os mais eficientes possíveis e conforme com o plano de gestão ambiental da obra;
- Criação de um sistema de identificação e registo dos tipos de energia utilizados no decurso da empreitada (elétrica ou combustíveis) e dos respetivos consumos;
- Definição de um Plano de Gestão de Energia, onde estejam contempladas boas práticas ambientais com vista à redução dos consumos energéticos, como por exemplo: a promoção da Eco Condução junto dos condutores, privilegiar a utilização de lâmpadas e equipamentos energeticamente mais eficientes, sensibilizar os colaboradores para a necessidade do uso eficiente da energia, entre outras;
- Inclusão no caderno de encargos de cláusulas com diferenciação positiva para os empreiteiros certificados pela NP ISO 50001:2011 que ajuda a gerir o fornecimento e consumo de energia.

Genericamente a CA considera texto de algumas medidas propostas no EIA para este setor confuso, tendo-as reformulado em consideração ao que interpreta como sendo a

ideia subjacente que, genericamente, se pode resumir a boa gestão ambiental nos trabalhos de construção e em conformidade com o plano proposto.

Fase de exploração

- Plano de gestão e manutenção de máquinas e equipamentos, bem como os respetivos registos;
- Identificação dos tipos de energia utilizados no decurso das atividades envolvidas (elétrica e combustíveis), bem como o registo dos respetivos consumos;
- Definição de um Plano de Gestão de Energia, onde estejam contempladas boas práticas ambientais com vista à redução dos consumos energéticos e consequente redução da fatura energética;
- Privilegiar o uso da energia elétrica em detrimento de combustíveis fósseis, uma vez que a energia elétrica produzida na ilha de São Miguel já apresenta uma origem renovável de cerca de 50%;
- Estudar a possibilidade de implementação de um Sistema de Gestão de Energia, como por exemplo o definido no referencial normativo NP ISO 50001:2011;
- Implementação da Gestão Voluntária do Carbono (GVC), que consiste, de forma simplista, na compensação das emissões (ECO, 2012);

Algumas destas medidas estão pouco pormenorizadas, embora genericamente a CA concorde com os princípios propostos, pelo que deverá ser entregue na autoridade de ambiental antes do licenciamento um Plano de Gestão de Energia que compreenda as medidas acima propostas, o qual pode ser extensivo à instalação de armazenamento e aos vários tipos de combustível envolvidos.

Fase de desativação

- Uso eficiente dos recursos energéticos;
- Utilização de energia elétrica em detrimento do uso de combustíveis fósseis.

Novamente a CA considera que estas medidas devem ser pormenorizadas no plano referido para este fator e para a fase anterior.

3.9 - QUALIDADE DO AR

Na caracterização, o EIA, após apresentar o enquadramento legal de referência deste fator ambiental, desde as Diretivas da União Europeia até ao Diploma Regional,

explicita os principais poluentes primários e secundários utilizados em situações normais para qualificar o ar: CO, NO_x, SO₂, Partículas, O₃ e COV, descrevendo para cada um deles as suas fontes naturais e antropogénicas, bem como os seus efeitos na saúde humana e no ambiente.

Seguidamente o EIA identifica as fontes de poluição do ar na envolvente do projeto, de modo resumido: instalações de armazenagem e de abastecimento de combustível, algumas unidades fabris, um centro de inspeção de viaturas, vias rodoviárias e um aeroporto, enquanto os recetores sensíveis são habitações, estabelecimentos de ensino, hotéis e sedes de várias prestações de serviços.

Por fim, com base nos resultados divulgados da estação permanente da Rede de Medição da Qualidade do Ar mais próxima, situada nos Espalhafatos da ilha do Faial, considerada representativa para uma vasta área distante de fontes significativas de emissão de poluentes, onde em 5 anos se detetaram 12 dias com excedências para o ozono e 3 dias de excedências para e a Campanha de Avaliação da Qualidade do Ar em Portugal – Cidades de Média Expansão – NO₂, SO₂, e BTX, por tubos de difusão levada a cabo em 2001, onde apenas se detetou a ultrapassagem do Limiar Inferior de Avaliação para o benzeno, não tendo sido atingido o Limiar Superior de Avaliação, os autores do EIA verificam que o Índice da Qualidade do Ar possui a classificação de “Bom”, classe condicionada pelo poluente Ozono.

Após a qualificação, o EIA refere a obrigação, ao abrigo do protocolo IPCC, dos operadores de fontes emissoras de poluentes atmosféricas de se sujeitarem ao autocontrolo e de respeitar os Valores Limite de Emissão (VLE) com a realização de programas de monitorização e envio de relatórios para a Direção Regional do Ambiente e explicitando o tipo de instalações e atividades abrangidas por este regime, mencionando quantos existem na ilha de São Miguel.

A partir do Relatório do Estado do Ambiente dos Açores de 2011, onde são publicados os dados destas monitorizações dos operadores, constata os autores do EIA que os poluentes mais problemáticos em termos de emissões são as partículas, o SO₂ e NO_x, em relação aos quais se detetaram maior número de incumprimentos, embora esta situação tenha gradualmente vindo a reduzir-se, essencialmente devido ao início da comercialização de fuelóleo com baixo teor de enxofre e à implementação, por de alguns operadores industriais, de melhores tecnologias.

Assim, o EIA conclui que, embora os dados da estação no Faial possam não ser propriamente representativos da área de estudo, é conveniente um reordenamento, sendo importante a desativação dos atuais tanques da BENCOM e a construção dos novos no Parque de Combustíveis da Nordela, onde o projeto em avaliação desempenha um papel crucial para esse desiderato.

Impactes Ambientais

O EIA resumidamente identifica os seguintes impactes:

Fase de construção

No seu conjunto os impactes perspetivados são emissões de poeiras, gases de combustão, fumos metálicos e de soldadura e COV, associados à escavação e enchimento da vala, colocação de tubagens, com a movimentação de veículos, funcionamento de maquinaria e funcionamento dos respetivos motores.

Fase de exploração

Prevê a emissão de gases relacionados com as emissões do funcionamento das máquinas e veículos envolvidos nas operações de carga e descarga do oleoduto, operações de manutenção e reparação deste e inclusive fugas a partir das tubagens em caso de roturas.

Medidas de mitigação

O EIA propõe o seguinte:

Fase de construção

- Pulverização dos terrenos com água quando secos, circulação de viaturas nos caminhos pavimentados com importância ambiental e social, cobertura das cargas das viaturas;
- Implementação de requisitos para o uso de máquinas e equipamento na obra afetos à empreitada, devidamente acompanhados de um plano de gestão e manutenção a apresentar pelo empreiteiro;
- Implementação de requisitos para a utilização de substâncias e produtos químicos na obra, nomeadamente para as atividades de lacagem, soldadura e proteção anticorrosiva, com opção pelos que não provoquem danos ambientais mínimos;

- Listagem atualizada das substâncias químicas existentes em obra, com indicação da sua denominação, local de armazenagem temporária e quantidade, acompanhados das respectivas fichas de segurança;
- Existência e implementação do Plano de Emergências Ambientais em articulação com as entidades responsáveis pelas condutas ou suscetíveis de serem afetadas pelo novo oleoduto, nomeadamente SAAGA e POL NATO para reduzir os riscos ambientais e humanos relacionados com uma possível rutura de tubagem, com definição de medidas preventivas e procedimentos de atuação para o caso dos potenciais acidentes;
- Formação dos trabalhadores sobre a prevenção e gestão da qualidade do ar e emissões atmosféricas;
- No caderno de encargos diferenciar positivamente os empreiteiros com certificados pelos normativos NP, EN e ISO 9001:2008, OHSAS 18001/NP 4397, NP EN ISO 14001:2004 e EMAS ou outros equivalentes.

A CA tem a referir que no licenciamento do presente projeto não se devem impor a terceiros obrigações, pelo que competirá à BENCOM a responsabilidade de implementar o Plano de Emergências Ambientais nas condições que estiverem ao seu alcance que assegurem a segurança. As restantes medidas, resumem-se genericamente a medidas de gestão ambiental da obra a ser integradas no respetivo plano proposto no EIA.

Fase de exploração

- Implementação de um plano de manutenção preventiva do oleoduto e das estruturas anexas para evitar ruturas e / ou fugas;
- Uso das melhores técnicas disponíveis ambientais nas operações carga e descarga de combustíveis e na limpeza do oleoduto;
- Implementação de um Sistema de Gestão Ambiental, como o EMAS ou a NP EN ISO 14001:2004 para a exploração do oleoduto e estruturas anexas.

A CA considera que estas medidas se integram na implementação dos Planos de Gestão Ambiental e de Emergência Interno.

3.10 - QUALIDADE DA ÁGUA

De um modo geral, o EIA foca os aspetos a ter em conta no local em estudo. A CA chamou a atenção que não é permitida a rejeição de águas residuais no meio recetor sem o devido tratamento, contrariando citação “*No entanto, tratando-se o meio recetor de águas costeiras, com elevada capacidade depuradora, não se supõe que haja situações preocupantes na qualidade.*”, que não poderá ser aceite, sendo claramente fontes de poluição.

Após a entrega do Aditamento, verifica-se que a identificação dos impactes afigura-se correta, bem como a sua classificação de acordo com os critérios utilizados neste estudo.

3.11 - AMBIENTE SONORO

O EIA começa por identificar os diplomas legais que definem o enquadramento do ambiente sonoro na área de implantação do projeto que estão na base da caracterização.

É referido que a envolvente é sobretudo caracterizada pelo uso urbano, industrial e comercial, identifica alguma das unidades empresariais e arruamentos associados a esta situação e informa que o projeto se desenvolve numa via de acesso ao porto com tráfego intenso e o PDM a classifica como “zona mista” em termos de ruído.

A CA considera que este fator ambiental teria ficado melhor caracterizado se tivessem sido efetuadas medições sonoras para área de estudo. Todavia, dada a tipologia do projeto considerou suficiente os elementos apresentados.

Impactes ambientais

O EIA identifica os seguintes impactes ambientais resultantes do projeto:

Fase de construção

- Emissões sonoras associadas ao funcionamento de motores de veículos em circulação e maquinaria envolvida, sobretudo na preparação do terreno, escavação, instalação de infraestruturas que é considerada a mais ruidosa, enquanto a compactação e levantamento do estaleiro menos.

O EIA estima que os impactes mais graves far-se-iam sentir com níveis de ruído que ultrapassam os valores legais até uma distância dos 240 m, a partir do qual ficariam

abaixo do 55 dB(A) e classifica estas emissões como negativas, muito significativas, de média magnitude, temporárias e reversíveis.

Fase de exploração

Novamente o EIA estima emissões associadas às seguintes atividades: receção de fuel no cais e tanques de armazenamento, alimentação de bancas ou navios a partir dos tanques da Nordela e limpeza do oleoduto pela passagem de *pigs* depois das operações de receção ou expedição de fuel.

Este impacto será intermitente, produzido pelo motor do gerador na caleira do cais. O EIA não considera significativo este impacto.

Medidas de mitigação

Fase de construção

- Limitação dos trabalhos nas zonas residenciais ao período entre as 8 h e as 21 h dos dias úteis;
- Emissão de avisos escritos sobre o incómodo gerado da população afetada com explicação do motivo da intervenção, duração da obra e os benefícios da mesma, não descuidando o horário de funcionamento, sempre que haja necessidade de trabalhar fora do horário estabelecido ou em caso de necessidade de trabalhos que produzam ruídos excessivos, deverão ser alertadas as populações diretamente afetadas;
- Selecionar, quando viável, métodos construtivos e equipamentos pouco ruidosos;
- Garantir a presença em obra apenas de equipamentos com homologação acústica nos termos da legislação aplicável e em bom estado de conservação;
- Localização do estaleiro em zona afastada de áreas com ocupação sensível, afastadas de áreas urbanas;
- Escolha criteriosa dos itinerários dos veículos afetos à obra visando minimizar a circulação através das áreas acima referidas;
- Informação das populações afetadas sobre os objetivos e as características dos trabalhos em causa, bem como dos prazos para a sua conclusão.

O EIA não exclui ainda o recurso eventual das seguintes medidas:

- Insonorização das habitações mais próximas ou colocação de painéis acústicos face às operações mais ruidosas quando do uso de compressores e bombas;

- Exclusão de trabalhos mais ruidosos fora do período diurno.

Genericamente a CA concorda com as medidas, embora estas sejam pouco precisas, todavia os trabalhos fora do período diurno ruidosos já só podiam ser efetuados com a emissão de Licença Especial de Ruído e não deve ser permitido a presença de equipamentos em funcionamento não homologados em termos de emissões sonoras e sujeitos a um plano de inspeção do cumprimento desta condicionante.

A CA propõe ainda:

- Interdição da utilização de cilindros compactadores vibratórios nas zonas do traçado oleoduto com habitações contíguas ou situadas a menos de 100 metros da vala.

Não são propostas no EIA medidas de mitigação para as outras fases do projeto.

3.12 - PREVENÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS

O EIA apresenta a metodologia que levou ao reconhecimento do funcionamento do Sistema de Gestão de Resíduos ao nível Regional, para a ilha de São Miguel e com maior pormenor para a área de implantação do projeto.

Nesta é referido que a AMISM assume a responsabilidade de recolha dos Resíduos Sólidos Urbanos, possui uma rede de pontos de recolha, incluindo ecopontos para separação na origem em função das respetivas tipologias, complementada com uma estação de triagem, onde os produtos das diferentes fileiras são preferencialmente reencaminhados para reciclagem, reutilização ou outra forma de valorização, havendo ainda uma estação de compostagem.

A AMISM possui igualmente acordos com outros produtores e, em paralelo, tem protocolos com operadores licenciados, identificados no texto, que acolhem e exportam para entidades autorizadas os resíduos em função da sua tipologia, relegando para a deposição em aterro sanitário próprio apenas os resíduos que não podem ter outro destino.

O EIA refere que nas empreitadas e concessões de obras públicas o licenciamento ou a autorização nos termos legais da empreitada é acompanhada de um Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) que assegura o cumprimento das normas aplicáveis nesta matéria e concluir que a articulação entre o proponente, empreiteiro e a existência deste plano permitem assegurar a gestão adequada dos resíduos produzidos nas várias fases do projeto.

A CA considera a descrição do sistema suficiente.

Impactes ambientais

O EIA estima a ocorrência dos seguintes impactes:

Fase de construção

- Produção de resíduos da fileira específica de Construção Demolição e, em paralelo, os provenientes dos serviços administrativos de apoio à obra.

O EIA embora sem classificar o impacte para além de negativo, considera que o sistema de gestão de resíduos tem capacidade de absorção dos materiais produzidos.

Fase de exploração

- Produção de óleos usados e de materiais consumíveis por máquinas e equipamentos e contaminados por estes, bem como material de escritório.

O EIA classifica este impacte como negativo, pouco significativo e de baixa magnitude e considera que o sistema de gestão de resíduos tem capacidade de absorção dos materiais produzidos.

Fase de desativação

Como não há retirada da tubagem, o EIA considera que a operação de desativação do tubo produzirá um impacte semelhante ao da fase anterior.

Medidas de mitigação

Fase de construção

- Realização e implementação de um Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) de acordo com o artigo 53.º do Decreto Legislativo Regional n.º 29/2011/A, de 16 de novembro, o qual deve estar disponível no local da obra e nos estaleiros, ser do conhecimento de todos os intervenientes e complementado com as cópias das guias de acompanhamento e transporte de resíduos que vierem a ser emitidas;

- Os resíduos produzidos em obra e no estaleiro devem ser classificados e inventariados segundo a Lista de Classificação de Resíduos da Portaria 209/2004, de 3 de março;

- Reutilização em obra, sempre que possível assegurar o cumprimento das normas técnicas a que o projeto está sujeito, dos resíduos de construção demolição;

- Triagem a cargo do empreiteiro dos resíduos e óleos usados produzidos na obra e nos estaleiros e armazenamento provisório destes, em local com boa acessibilidade rodoviária aos veículos de transporte destes, devidamente sinalizado e cumprindo toda a legislação de acondicionamento em termos de estanquicidade de efluentes e exigências de bacias de retenção em função da respetiva tipologia e perigosidade, de modo a proteger o ambiente e as pessoas até à entrega a operador devidamente licenciado para o efeito.

Muitas das medidas referidas no EIA mais não são que repetições de aspetos que devem corresponder a cláusulas a integrar na versão final do PPGRCD.

Fase de exploração e de desativação

- Implementação de um Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos (PIPGR), de acordo com os artigos 38.º e 39.º do Decreto Legislativo Regional n.º 29/2011/A, de 16 de novembro e devidamente compatibilizado com o Sistema Regional de Informação dos Resíduos – SRIR, e no respeito de toda a legislação em vigor nesta matéria.

O PPGRCD e o PIPGR, bem como todo este fator ambiental foi alvo de uma consulta para parecer à entidade competente em matéria de resíduos, cujo conteúdo se encontra no Anexo II.2 e cuja adequação do proposto será exposto nas considerações finais deste parecer.

3.13 - ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O EIA apresenta uma síntese do enquadramento legislativo dos instrumentos de gestão territorial, bem como, das servidões administrativas e restrições de utilidade pública.

No que diz respeito à Reserva Ecológica e tendo em conta a proximidade do novo oleoduto a essa restrição, o EIA defende, uma vez que não existem sobreposições entre a obra e essa mesma condicionante, que não se preveem quaisquer influências na Reserva Ecológica.

O EIA apresenta ainda uma descrição para cada um dos instrumentos de gestão territorial em vigor para a RAA/São Miguel/troço de intervenção e em termos do Plano de Ordenamento da Orla Costeira da Costa Sul de São Miguel, refere que devido à escala de base do plano não é possível verificar com exatidão que locais são atravessados por essa infraestrutura, adiantando que será efetuada uma análise física do local de implantação do novo oleoduto e comparação com o descritivo do POOC.

A CA entendeu a validação *in loco* do acima referido como preponderante por forma a validar os impactes que essa infraestrutura irá causar neste fator ambiental, este aspeto foi colmatado no Aditamento.

Quanto à identificação dos impactes e respetiva classificação de positivos, tendo em conta as justificações apresentadas, a CA detetou alguma incoerência entre as mesmas e a caracterização efetuada no fator ambiental correspondente, uma vez que existindo dúvidas relativas à exata localização da infraestrutura (tendo em conta a escala dos instrumentos de gestão territorial, designadamente o POOC) não se entendia que fosse assumido à partida e sem confirmação física *in loco*/comparação com o IGT, como impacto positivo.

3.14 – PAISAGEM

O EIA realiza uma caracterização paisagística da área de intervenção, com características naturais humanizadas que permitem identificar a zona como urbana e costeira.

Identifica a zona urbana dando destaque a uma faixa de habitações e armazéns, sobre a linha de costa, implantadas na sua maioria sobre uma falésia costeira instável. Devido à evolução natural deste processo erosivo da costa, tem ocorrido a desocupação de algumas moradias, contribuindo para a degradação paisagística do local. A concorrer para esta fraca qualidade paisagística, o EIA refere a presença de alguns elementos de desordenamento urbanístico, como sejam unidades industriais desativadas e deslocalizadas, responsáveis pelo aumento da descaracterização da paisagem.

Impactes ambientais

Fase de Construção

Na fase de construção serão verificadas alterações significativas, com implicações e impactes na paisagem, relacionados principalmente com operações de abertura/fecho de valas dando um aspeto de “inacabado” na faixa de trabalho.

Fase de Exploração e de Desativação

Dado que na etapa final da fase de construção será reposta a situação inicial em termos Paisagísticos não haverá alterações na paisagem.

Medidas de mitigação

Fase de Construção

Devem ser delimitadas as áreas de intervenção, considerando apenas as áreas diretamente afetadas à obra e de implantação do respetivo estaleiro.

Deverão ser observadas algumas medidas de mitigação dos impactos, nomeadamente:

- Os estaleiros móveis deverão ser reduzidos ao mínimo indispensável;
- No final da obra, a área utilizada como estaleiro deverá ser limpa e deixada em boas condições;
- Sempre que possível deverão ser realizadas replantações com espécies preexistentes.

3.15 - PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO E ARQUEOLÓGICO

Na prospeção de terreno o EIA identificou património histórico e arqueológico próximo do corredor de implantação da vala do oleoduto. Este património é um cemitério judeu, vestígios de dois fortes, um Império do Espírito Santo, a Igreja de Santa Clara, e ainda, vestígios de uma estrutura não identificada.

Impactes ambientais

Fase de Construção

Durante a fase de construção o processo de escavação para abertura da vala do oleoduto poderá ocorrer a destruição de património subterrâneo. Também durante esta fase, a movimentação de maquinaria pesada e consequente trepidação poderá afetar o património identificado na zona.

Fase de Exploração e de Desativação

Para esta fase não estão previstos impactos negativos

Medidas de mitigação

Fase de Construção

A medida de mitigação proposta para os trabalhos a realizar aquando da escavação da vala será a de haver a presença de um arqueólogo que acompanhe todo o processo de escavação. A medida de mitigação para as ações de movimentações de maquinaria pesada será a criação de uma zona de circulação para máquinas afastada dos edifícios identificados.

Deverá ainda ser criada uma barreira de proteção dos edifícios de forma a manter as máquinas afastadas dos mesmos.

3.16 – SOCIOECONOMIA

O primeiro troço do “*Novo Pipeline Fuel Oil*” de Ponta Delgada inscreve-se numa pequena área da freguesia de São José ficando a restante área de implantação na freguesia de Santa Clara.

Por parte da população existe uma avaliação positiva em relação à construção do novo oleoduto, pelo facto que este projeto vir no seguimento do desmantelamento do parque de combustíveis da BENCOM S.A. da zona da Pedreira do Meio em Santa Clara, freguesia de São José. Este projeto assume um carater importante na requalificação e valorização urbana da área em que se insere.

A obra de construção implicará a necessidade de mão-de-obra, o que terá reflexos positivos sobre o emprego, ainda que sejam de carater temporário. Esta obra terá, também reflexos positivos sobre a economia local e regional, pela necessidade de recurso a materiais e ao fornecimento de bens e serviços, constituindo um fator de reforço dos diversos setores, construção civil, animação do comércio e dos serviços locais.

Impactes ambientais

O projeto em estudo embora assente na criação de uma nova infraestrutura de carater privado, terá reflexos positivos no ambiente social, com a melhoria nas vertentes: ambiental, urbanista e de segurança para os moradores da envolvente, uma vez que levará ao desmantelamento do parque de combustíveis na zona da Pedreira do Meio de Santa Clara.

Fase de Construção

Os impactes negativos esperados deste projeto centram-se todos na fase de construção.

Nestas obras, terão lugar diversas operações de abertura e fecho de vala, movimentação de terras de materiais para a obra, constituindo esta fase de maior incomodidade sobre a população.

Prevê-se um movimento de veículos pesados e de maquinaria, quer no local da obra quer a circular nos seus caminhos de acesso.

Estes impactes far-se-ão sentir sob a forma de perturbações nas vias de circulação, que obrigarão em alguns locais do traçado, à circulação só numa faixa de rodagem, diminuição de lugares de estacionamento, e salienta-se o incómodo significativo do

traçado do oleoduto no arruamento junto à faixa de habitações na Rua 2ª de Santa Clara, com restrições de acesso às habitações. Para além da produção de ruído, poeiras e lamas junto às habitações.

Considera-se ainda possíveis impactes resultantes da rutura de outras infraestruturas, outros oleodutos, especificamente na rede de distribuição de água, provocando o risco do incómodo às populações e empresas.

Fase de Exploração

Haverá um impacte positivo indireto, associado ao desmantelamento do parque de combustível na zona da Pedreira do Meio em Santa Clara, o que irá refletir-se no melhoramento da segurança rodoviária, especificamente acabando com a saída direta para a via rodoviária de veículos cisterna de transporte de combustíveis e no ambiente social com a melhoria no aspeto ambiental, urbanista e de segurança para os moradores da envolvente.

Medidas de mitigação

Fase de Construção

Os principais impactes negativos esperados ocorrerão na fase de construção, pelo que será nessa fase que se deverão aplicar medidas tendentes à sua minimização ou anulação.

Deste modo, consideram-se as seguintes medidas:

- Deverá ser assegurada a manutenção, conservação e limpeza regular dos acessos rodoviários e pedonais, localizados na área afeta à obra e adjacentes;
- Aquando da ocupação de estradas municipais ou caminhos, estas obras deverão ser realizadas nos períodos de menor tráfego, por forma a minimizar o transtorno causado às populações;
- Deverão ser reduzidas ao máximo a extensão das escavações, por forma minimizar a afetação e alteração do uso do solo dessas áreas e dos espaços adjacentes;
- A recuperação do pavimento danificado nas vias de comunicação deverá ser efetuada o mais célere possível;

- Deverá ser exercida uma vigilância diária sobre a resistência do talude e instalar sinalização rodoviária, avisar a proximidade das obras, avisar da circulação e manobra de máquinas, viaturas e redução de velocidade;
- Se o tráfego justificar, deverão ser utilizados “sinaleiros” para controlar a circulação de veículos, especificamente na Rua Eng. Abel Ferin Coutinho, quando necessário;
- Deverá proceder-se a ações de sensibilização do pessoal e adequada gestão de todas as operações em fase de obra, no sentido de salvaguardar o bem-estar da população;
- Todos os pedidos de informação de solicitações externas, queixas ou outros referentes a questões ambientais associados à obra serão recebidos pela entidade executante e encaminhados para a fiscalização do dono de obra, por forma a ser criado um mecanismo de atendimento;
- Deverá ser criado um mecanismo expedito de esclarecimento de dúvidas e eventuais reclamações das populações;
- Garantir condições de segurança para os peões e serventias particulares, essencialmente no troço em que o traçado passará nos arruamentos junto às habitações na Rua 2ª de Santa Clara;
- Os veículos e máquinas usados devem ter a sinalização luminosa e acústica de marcha atrás em bom estado de funcionamento;
- Deverá, sempre que possível, evitar-se a acumulação de lamas;
- Deverá avisar-se os moradores em caso de ocorrência de danos na rede de distribuição de água e avisar atempadamente os moradores, sobre datas e horas para efetuar os cortes, quando necessário
- No caso de surgir tubagem de outras infraestruturas e oleoduto não assinaladas nas plantas, os trabalhos deverão ser suspensos, de imediato, até à chegada de um responsável da entidade.

3.17 – EVOLUÇÃO DO LOCAL NA AUSÊNCIA DO PROJETO

Deduz-se de o EIA que a descrição da evolução do local na ausência do projeto cumpre a obrigação mínima de considerar a “alternativa zero”. Uma vez que o oleoduto é uma estrutura enterrada, os autores consideram que as condições se mantêm idênticas em qualquer uma das alternativas.

Todavia, o EIA avalia as consequências da não execução do projeto tendo em consideração dois cenários:

a) Sem o desmantelamento da atual estrutura de armazenamento de combustíveis em funcionamento da Pedreira do Meio

Desmantelamento que resultou de uma imposição do Governo dos Açores com tutela da entidade administradora do local que gere o porto de Ponta Delgada.

Neste cenário, apesar de a curto-prazo as instalações em funcionamento permitirem o armazenamento do fuelóleo necessário à economia, ficaria inviabilizado o cumprimento de todos os requisitos legais exigidos a esta infraestrutura e manter-se-ão os atuais riscos de poluição do mar na orla costeira e do ar; com impactes no aglomerado habitacional das imediações, reduzida qualidade urbanística da área e de vida da população, prosseguindo atrofiamento o uso do território que desapareceria com a transferência da instalação para a Nordela, que asseguraria as imposições da Lei e minimizaria os riscos considerados.

A longo prazo, com o expectável crescimento de consumo de fuelóleo pela economia açoriana, as atuais instalações podem não permitir o abastecimento requerido pelas indústrias em São Miguel e noutras ilhas.

b) Com desmantelamento das instalações da Pedreira do Meio

As atuais instalações são uma infraestrutura fundamental para assegurar o abastecimento e funcionamento de várias unidades industriais e a central termoelétrica em São Miguel, responsáveis por uma grande fração da produção económica e de eletricidade desta ilha. Em paralelo, esta unidade funciona como entreposto de armazenamento deste combustível para posterior abastecimento de outras partes dos Açores.

Assim, neste cenário ficaria comprometida a curto-prazo parte da indústria, economia e serviços básicos em várias ilhas dos Açores.

O EIA, neste ponto, tenta ainda informar que o traçado agora em avaliação já entrou em consideração com o risco de movimento de massa identificado no Estudo, pelo que foi apresentado apenas o traçado que minimizava o perigo, em vez de serem apresentadas outras alternativas de percurso para a implantação do oleoduto.

Embora a CA não esteja em condições de assumir que não poderiam existir outros traçados viáveis, considera que esta é uma exposição de mecanismos de eliminação de alternativas, o que justifica o traçado avaliado no procedimento de AIA ser único e de apenas existir a comparação com a “alternativa zero”.

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 através de anúncio publicado no jornal “Diário dos Açores” contendo os elementos obrigatórios.

Tendo em conta que a tipologia do projeto o enquadrava na alínea h) caso geral do n.º 8 do Anexo II do Diploma AILA, a duração da Consulta Pública foi de 20 dias úteis, decorridos entre 6 de fevereiro e 5 de março de 2013.

A documentação obrigatória em 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 volumes foi também disponibilizado na página da internet da Autoridade Ambiental no seguinte endereço:

<http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/srrn/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.

No fim da Consulta Pública verificou-se que não houve qualquer participação de interessados, encontrando-se o relatório da Consulta Pública no anexo I deste parecer.

4.2. CONSULTA A ENTIDADES

Foram efetuadas consultas a duas entidades não representadas na CA, contudo fazendo parte da Autoridade Ambiental a Direção de Serviços da Conservação da Natureza (DSCN) e a Direção de Serviços dos Resíduos (DSR).

Tendo sido solicitado à DSCN para se pronunciar quanto à suficiência dos dados apresentados para o descritor "fatores biológicos e ecológicos" e à DSR relativamente ao Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) e ao Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos (PIPGR).

A DSCN não teve nada a apontar na sua apreciação do EIA e a DSR relativamente ao PIPGR propôs a aprovação do plano para efeitos do cumprimento do artigo 38.º do DLR 29/2011/A, efetuando algumas recomendações, tais como:

- i) Sempre que adequado o produtor deve adotar medidas internas de prevenção da produção de resíduos e da reutilização, de modo a minimizar a produção da quantidade e da perigosidade dos resíduos;
- ii) Não é apropriada a reutilização de embalagens contendo ou contaminadas por resíduos de substâncias perigosas classificadas com o código LER 15 01 10*, pelo que deve ser retirada esta medida de reutilização da proposta de plano;
- iii) O plano deve atualizado sempre que se produza outras tipologias de resíduos para além das indicadas;
- iv) O plano deve estar disponível na instalação, para efeitos de fiscalização pelas entidades competentes;
- v) O plano deve ser do conhecimento de todos os funcionários da instalação, realizando-se para o efeito as ações de formação que se revelem necessárias.

Quanto ao PPGRCD a DSR considerou que a proposta de plano estava incompleta, salientando os seguintes aspetos:

- não apresentação de uma metodologia de prevenção de RCD;
- não fundamentação das opções de gestão;
- não explicação da razão na execução da obra;
- não previsão da incorporação de materiais/produtos reciclados;
- a promoção da reutilização de materiais e a incorporação em obra de reciclados de RCD é delegada no empreiteiro.

Terminando o parecer com a enumeração de uma série de medidas que deverão ser contempladas na reformulação do PPGRCD.

Os pareceres obtidos encontram-se no anexo II deste parecer.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Face ao acima exposto, a Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental verifica que o projeto avaliado resulta da decisão de uma autoridade para o desmantelamento de uma infraestrutura existente, pelo que o seu ponto final está condicionado à necessidade de ligação a partir do porto até ao local da nova instalação

de armazenamento de combustível, cuja implantação não foi avaliada no presente procedimento, mas justificada como fundamental para sustentar a economia regional.

Assim, tanto o início como o fim do traçado resultam de imposições técnicas e legais estranhas ao presente procedimento, a este apenas coube a apreciação do corredor de implantação do oleoduto.

Ao nível de ocupação do solo, uma vez que o porto se encontra numa cidade litoral, o corredor teria sempre que atravessar zonas urbanizadas. O percurso apreciado está implantado junto à costa, o que afasta o oleoduto das povoações e assim minimiza o risco de acidentes sobre pessoas e bens, mas deixou a tubagem exposta a movimentos de massa num troço onde se detetaram instabilidades gravíticas e foi este o maior problema encontrado no procedimento.

O Estudo de Impacte Ambiental evidencia que já foram introduzidas medidas corretivas no traçado de modo a considerar aceitável o risco de movimentos de massa, o qual será ainda alvo de uma monitorização geodésica de modo a permitir a realização de eventuais correções atempadamente.

Quanto à interdição do uso de pesticidas indicada pela Direção de Serviços de Resíduos, com obrigação de inclusão na Declaração de Impacte Ambiental, uma vez que se está numa zona urbana, onde a área impermeabilizada ocupa uma fração muito significativa, os estaleiros ocupam uma extensão pequena e a manutenção da via não compete ao proponente, nem ao empreiteiro; a Comissão de Avaliação não considera o impacte do seu eventual uso, se cumpridas as prescrições técnicas e legais dos compostos fitofarmacêuticos em causa, como significativo; ficando a sua incorporação naquela Declaração à consideração da Autoridade Ambiental e do membro do Governo competente.

Não foram detetados outros impactes e impedimentos que inviabilizassem em definitivo o projeto, nomeadamente na sequência da Consulta Pública, pelo que a Comissão de Avaliação propõe que, no caso da nova instalação se situar efetivamente no local indicado para a Nordela, o presente oleoduto seja sujeito a uma Declaração de Impacte Ambiental condicionalmente favorável ao seguinte:

- Cumprimento todos os planos anexos ao Estudo de Impacte Ambiental e medidas de mitigação propostas por este com as alterações constantes no presente parecer;

- Cumprimento das medidas de mitigação propostas pela Comissão de Avaliação propostas no presente parecer;
- Correção Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição e do Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos em conformidade com o parecer da Direção de Serviços de Resíduos;
- Implementação do Plano de Monitorização Geodésica proposto no Estudo de Impacte Ambiental com as alterações introduzidas no presente parecer no presente parecer.

Horta, 25 de março de 2013

P'la Comissão de Avaliação

Carlos Faria
(DSMAAL)

Anexo I

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
NOVO OLEODUTO DE FUELÓLEO DE PONTA DELGADA

Introdução

Tendo sido emitida no dia 29 de janeiro de 2013 a conformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto, o mesmo foi sujeito a consulta pública, nos termos do artigo 106.º do Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro.

Publicitação

Após ter sido emitida a declaração da conformidade do EIA, a autoridade AIA promoveu a publicitação que conteve as informações constantes no nº 1 do artigo 106.º. Esta publicitação foi realizada em três moldes:

- Publicação de anúncio em jornal de circulação regional, neste caso “Diário dos Açores”, em uma edição;
- Estudo de Impacte Ambiental incluindo o Relatório Técnico, uma adenda ao Relatório Técnico e o Resumo Não Técnico, bem como os Pareceres da Comissão de Avaliação emitidos estiveram disponíveis em suporte de papel nas três Bibliotecas Públicas e Arquivos Regionais dos Açores e nas instalações da Direção Regional do Ambiente;
- Em formato digital na página da internet da Autoridade Ambiental com o seguinte endereço: <http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/srm/docDiscussao>

Consulta Pública

Dada a natureza do projeto, fixou-se um período de 20 dias para a consulta pública, nos termos e para efeitos do preceituado no artigo 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 consulta pública teve início a 6 de fevereiro e termo a 5 de março de 2013.

Refira-se que, com o objetivo de melhor publicitar a disponibilização da documentação para consulta pública, foi igualmente remetido o edital do projeto em referência para as seguintes entidades:

- i) Câmara Municipal de Ponta Delgada;
- ii) Junta de Freguesia de Santa Clara;
- iii) Direção Regional da Energia.

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 (vide e-mails em anexo).

De: Marcolino Candeias <Marcolino.CC.Lopes@azores.gov.pt>
Enviado: quinta-feira, 7 de Março de 2013 15:30
Para: Sónia PS. Bettencourt
Assunto: Re: Consulta Pública - Novo Oleoduto de Ponta Delgada

Exma Senhora
Dr^a Sónia Bettencourt

Informo, relativamente ao assunto, que não foram registados nesta Biblioteca e Arquivo quaisquer pedidos de consulta ao processo em questão.

Os melhores cumprimentos.

Marcolino Candeias
Diretor



De: Isabel IMMC. Garcia
Enviado: quinta-feira, 7 de Março de 2013 11:08
Para: Sónia PS. Bettencourt
Assunto: RE: Consulta Pública - Novo Oleoduto de Ponta Delgada

Exma. Senhora

Informo que não foi comunicado pelos serviços de atendimento à sala de leitura nenhuma intenção de consulta da referida documentação.

Informo igualmente que a documentação fica exposta em livre acesso num escaparate na zona de entrada da sala de leitura juntamente com outra documentação de diversos géneros.

Melhores cumprimentos

Iva Matos
Chefe de Divisão de Biblioteca e Documentação

Secretaria Regional da Educação, Ciência e Cultura
Direção Regional da Cultura

Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada
Largo do Colégio S/N
9500-054 Ponta Delgada
Endereço eletrónico: bpar.pdelgada.info@azores.gov.pt
Telf: 296 28 20 85 / Fax: 296 28 12 16

De: Sónia PS. Bettencourt
Enviada: quarta-feira, 6 de Março de 2013 14:07
Para: bpar.angra.info; bpar.pdelgada.info; bpar.horta.info
Assunto: Consulta Pública - Novo Oleoduto de Ponta Delgada
Importância: Alta

Exmos. Senhores,

Conforme n/ comunicação SAI-DRA/2013/224, de 30/01/2013, relembramos que, ontem (05/03/2013), terminou o período de consulta pública do procedimento de avaliação de impacte ambiental do projeto do novo oleoduto de Ponta Delgada.

Dado que, até ao momento, não deu entrada nesta entidade de qualquer reclamação escrita sobre o projeto em causa, agradecemos que nos informassem se, por acaso, ocorreu alguma consulta da documentação enviada por nós.

Gratos pela V/ atenção e colaboração.

Com os melhores cumprimentos,

Sónia Bettencourt

ANÚNCIO
CONSULTA PÚBLICA
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
“NOVO OLEODUTO DE FUELÓLEO DE PONTA DELGADA”

Proponente: BENCOM – Armazenagem e Comércio de Combustíveis, S.A.

Licenciador: Direção Regional da Energia

Autoridade Ambiental: Direção Regional do Ambiente

O projeto acima mencionado, em Fase de Projeto de Execução, está sujeito a um procedimento de **Avaliação de Impacte Ambiental**, conforme estabelecido pela alínea h) caso geral do n.º 8 do Anexo II do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro. O empreendimento localiza-se na freguesia de Santa Clara do concelho de Ponta Delgada, Açores.

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 de Ambiental, informa que o Estudo de Impacte Ambiental, constituído pelo Relatório Técnico, Anexos, Aditamento e Resumo Não Técnico, bem como os pareceres da Comissão de Avaliação entretanto emitidos, se encontram **disponíveis para Consulta Pública**, durante **20 dias úteis, 6 de fevereiro a 5 de março de 2013**, 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 no Palácio Bettencourt, Rua da Rosa 49, 9700-171 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/srrn/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 na Secretaria Regional dos Recursos Naturais.

A Declaração de Impacte Ambiental deverá ser emitida até 14 de maio de 2013.

Horta, 30 de janeiro de 2013

O Diretor Regional do Ambiente

Hernâni Jorge

Anexo II

PARECERES DAS ENTIDADES CONSULTADAS

ANEXO II.1

PARECER DA DIREÇÃO DE SERVIÇOS DA CONSERVAÇÃO DA NATUREZA

Após apreciação do EIA em Assunto tenho a informar a V/ Excelência que:

Considerando que o projeto “Novo Pipeline de Fuel Oil”, consiste, sucintamente, na instalação de um novo troço de tubagem enterrada, entre o início da caleira na zona portuária e o parque de Armazenagem de Fuel da Nordela, a construir, numa extensão aproximada de 2.070 m;

Considerando que a implantação do pipeline será feita em boa parte em zonas habitacionais da cidade de Ponta, em que, de grosso modo, em termos ocupação de solo é identificada como urbana, social, industrial, serviços, defesa, natural e arruamentos, sendo residuais as áreas de terreno não ocupadas por edificado e respetivos anexos, instalações industriais e de comércio, arruamentos e demais infraestruturas;

Considerando que a implantação do novo pipeline decorre, ao longo de praticamente todo o seu percurso, em zonas que não possuem vegetação, sendo que as zonas que possuem a existente é muito pouco diversa, sendo constituída por algumas espécies nativas, onde se destaca o *Juncus maritimus*, e maioritariamente por espécies naturalizadas, algumas com carácter invasor;

Considerando que a área de intervenção do “Novo Pipeline de Fuel Oil” não está dentro de limites territoriais de área ambiental protegida;

Considerando que não será de esperar um efeito negativo significativo sobre a fauna e flora, caracterizadas como pobres do ponto de vista da diversidade específica;

Considerando as Medidas de Mitigação apresentadas no EIA para os “FACTORES BIOLÓGICOS E ECOLÓGICOS”;

É parecer técnico do signatário de que em termos de conservação da natureza e da biodiversidade, e no que aos “FACTORES BIOLÓGICOS E ECOLÓGICOS” em particular diz respeito, nada há a apontar na apreciação ao EIA.

ANEXO II.2

PARECER DA DIREÇÃO DE SERVIÇOS DE RESÍDUOS

1. Introdução

A DSMAAL, a 29.01.2013, na ordem 2 da distribuição SGC0100/2013/2126 informa a DSR do seguinte:

No âmbito do procedimento de avaliação de impacte ambiental novo oleoduto de fuelóleo em Ponta Delgada que se encontra a decorrer na DRA, a CA considerou ser de solicitar parecer à DSR relativamente aos elementos enviados como aditamento ao EIA apresentado pela Bencom, em particular, no que diz respeito ao Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) e ao Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos (PIPGR), constantes no anexo I.

A documentação encontra-se disponível na pasta de partilha: \\s049fpsa\groups49a\$\Esmall, pasta Bencom Oleoduto.

Mais se informa que, de acordo com o procedimento AIA, a entidade consultada dispõe de um prazo de 20 dias para enviar o seu parecer.

2. Enquadramento legal em matéria de resíduos

O Decreto Legislativo Regional n.º 29/2011/A, de 16 de novembro, estabelece o regime geral de prevenção e gestão de resíduos.

De acordo com o artigo 53.º do DLR 29/2011/A, nas empreitadas e concessões de obras públicas e nas obras sujeitas a licenciamento ou comunicação prévia, nos termos do regime jurídico da urbanização e da edificação, o projeto de execução é acompanhado de um **plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição**, que assegura o cumprimento dos princípios gerais de gestão de resíduos e das demais normas aplicáveis constantes do DLR 29/2011/A. Do plano constam obrigatoriamente as informações elencadas no n.º 5 do artigo 53.º do DLR 29/2011/A.

O Sistema Regional de Informação sobre Resíduos, abreviadamente designado por **SRIR**, é uma base de dados, susceptível de acesso individual por meios eletrónicos disponível *online* na Internet no site com o endereço <http://srir.sram.azores.gov.pt/>, que agrega toda a informação relativa à produção, importação, exportação e gestão de resíduos na Região Autónoma dos Açores. De acordo com a alínea c) do n.º 2 do artigo 161.º do DLR 29/2011/A estão sujeitos a inscrição e registo no SRIR as entidades que operem instalações de qualquer natureza sujeitas ao regime jurídico da avaliação de impacte ambiental.

De acordo com o artigo 38.º do DLR 29/2011/A, os produtores de resíduos sujeitos à obrigatoriedade de inscrição e registo no SRIR, nos termos do n.º 1 do artigo 161.º do DLR 29/2011/A, são obrigados a elaborar e implementar **planos internos de prevenção e gestão de resíduos** com o conteúdo mínimo fixado no artigo 39.º. No caso de instalações que produzam resíduos perigosos, o plano referido no número anterior é enviado à autoridade ambiental, ou seja, à DRA, para aprovação.

O transporte rodoviário de resíduos está sujeito a **guia de acompanhamento** de transporte de resíduos e apenas pode ser feito no cumprimento das normas técnicas constantes do artigo 59.º e seguintes do DLR 29/2011/A. O modelo da guia de acompanhamento de transporte de resíduos é disponibilizado pela autoridade ambiental no Portal do Governo Regional na Internet com o endereço <http://www.azores.gov.pt/GRA/sram-residuos> e, mediante prévia solicitação à DRA, é atribuído um número de registo a cada produtor, o qual deve constar das guias de acompanhamento de resíduos que emitam.

3. Análise do Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos

Da análise da proposta de Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos, relativo à fase de exploração do projeto em apreço, verifica-se que o mesmo contém os conteúdos referidos no artigo 39.º do DLR 29/2011/A e que segue o modelo disponibilizado pela DRA no Portal do Governo Regional na Internet com o endereço <http://www.azores.gov.pt/Gra/sram-residuos/menus/principal/prevencao+e+gestao/>

Assim sendo propõe-se que a DRA aprove o plano para efeitos do cumprimento do artigo 38.º do DLR 29/2011/A e comunique esta decisão ao requerente e ainda que sejam remetidas as seguintes indicações ao proponente na DIA:

- a) Sempre que adequado o produtor deve adotar medidas internas de prevenção da produção de resíduos e da reutilização, de modo a minimizar a produção da quantidade e da perigosidade dos resíduos,
- b) Não é apropriada a reutilização de embalagens contendo ou contaminadas por resíduos de substâncias perigosas classificadas com o código LER 15 01 10*, pelo que deve ser retirada esta medida de reutilização da proposta de plano,
- c) O plano deve atualizado sempre que se produza outras tipologias de resíduos para além das indicadas,
- d) O plano deve estar disponível na instalação, para efeitos de fiscalização pelas entidades competentes,

e) O plano deve ser do conhecimento de todos os funcionários da instalação, realizando-se para o efeito as ações de formação que se revelem necessárias.

4. Análise do Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição

A proposta de plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição utilizado pelo proponente não segue o modelo disponibilizado pela DRA no Portal do Governo Regional na Internet com o endereço <http://www.azores.gov.pt/Gra/sram-residuos/menus/principal/prevencao+e+gestao/>, o qual aliás é de utilização facultativa.

Por outro lado, face ao preconizado nas normas técnicas da gestão e das operações de gestão de resíduos de construção e demolição referidas nos artigos 48.º a 52.º do DLR 29/2011/A, considera-se que a proposta de plano está incompleta, por exemplo não apresenta uma metodologia de prevenção de RCD, e que não fundamenta as opções de gestão, por exemplo na página 8 não explica por que razão na execução da obra não se prevê a incorporação de materiais/produtos reciclados. De referir que incumbe ao empreiteiro assegurar a promoção da reutilização de materiais e a incorporação em obra de reciclados de RCD.

Assim, considera-se que o proponente deve alterar o plano em conformidade com as indicações abaixo discriminadas, as quais devem ser transmitidas ao proponente na Declaração de Impacte Ambiental (DIA):

- a) No enquadramento legal não deve ser feita referência à Portaria n.º 96/2009, de 27 de novembro, uma vez que foi revogada pelo DLR 29/2011/A.
- b) Para cumprimento da alínea b) do n.º 5 do artigo 53.º do DLR 29/2011/A, depois da obra adjudicada ou contratada o plano deve ser atualizado com a indicação da data de início da obra e da duração da obra.
- c) Para cumprimento da subalínea iii) da alínea d) do n.º 5 do artigo 53.º do DLR 29/2011/A, deve ser indicada a origem, identificação dos materiais e da quantidade a reutilizar em obra ou noutro destino (incluindo solos e rochas de escavação não contendo substâncias perigosas).
- d) De acordo com a alínea a) do artigo 52.º do DLR 29/2011/A, incumbe ao empreiteiro assegurar a promoção da reutilização de materiais e a incorporação em obra de reciclados de RCD, pelo que a eventual não incorporação de materiais/produtos reciclados na execução da obra deve ser fundamentada.

- e) Para cumprimento da alínea e) do n.º 5 do artigo 53.º do DLR 29/2011/A, deve ser indicada a estimativa dos custos financeiros da gestão dos resíduos de construção e demolição, incluindo o transporte e a entrega em operador licenciado ou a sua deposição em local autorizado.
- f) Na página 9 retirar a frase “Os resíduos não perigosos poderão ter como destino o aterro”.
- g) Na página 9 retirar a frase “Valorização como prioridade para os resíduos inertes, ou alternativamente a sua deposição em aterro ou vazadouro”.
- h) No *ponto 8 Gestão de resíduos* na página 9 acrescentar a frase “Os resíduos devem ser geridos de acordo com o princípio da hierarquia de gestão de resíduos constante do artigo 11.º do DLR 29/2011/A, de acordo com as seguintes prioridades:
- Prevenção e redução,
 - Preparação para a reutilização,
 - Reciclagem,
 - Outros tipos de valorização, incluindo a valorização energética,
 - Eliminação, nomeadamente por deposição em aterro, a qual constitui a última opção de gestão.”.
- i) O código LER mais adequado para as embalagens não contaminadas de madeira é o 15 01 03.
- j) Na página 16 a frase “Todos os contentores utilizados no acondicionamento e armazenagem (...) código LER” deve ser alterada para “Todos os contentores e zonas utilizados no acondicionamento e armazenagem (...) código LER”.
- k) A operação com o código R10 não é adequada para classificar a reutilização de solos e rochas em obra ou outras utilizações referidas no artigo 49.º do DLR 29/2011/A. Assim, na página 24 deve ser retirada a operação R10 da linha da tabela relativa aos resíduos classificados com o código LER 17 05 04.
- l) O plano deve ser completado com a aplicação ao projeto em apreço das normas técnicas da gestão e das operações de gestão de resíduos de construção e demolição referidas nos artigos 48.º a 52.º do DLR 29/2011/A.
- m) O plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição deve estar disponível no local da obra, para efeitos de fiscalização pelas entidades competentes, ser do conhecimento de todos os intervenientes na execução da obra e ser complementado, na medida em que a obra seja executada, pelas cópias das guias de acompanhamento do transporte rodoviário de resíduos que sejam utilizadas.

5. Registos

Considera-se que através da DIA deve ser comunicado ao proponente o seguinte:

a) A entidade que operar a instalação em apreço sujeita a AIA está sujeita a inscrição e registo no SRIR, de acordo com a alínea c) do n.º 2 do artigo 161.º do DLR 29/2011/A, estando o SRIR disponível *online* na Internet no *site* com o endereço <http://srir.sram.azores.gov.pt/>

b) O transporte rodoviário de resíduos está sujeito a guia de acompanhamento de transporte de resíduos e apenas pode ser feito no cumprimento das normas técnicas constantes do artigo 59.º e seguintes do DLR 29/2011/A. O modelo da guia de acompanhamento de transporte de resíduos é disponibilizado pela autoridade ambiental no Portal do Governo Regional na Internet com o endereço <http://www.azores.gov.pt/GRA/sram-residuos> e, mediante prévia solicitação à DRA, é atribuído um número de registo a cada produtor, o qual deve constar das guias de acompanhamento de resíduos que emitam.

6. Boas práticas ambientais

Atendendo à localização do projeto em zona urbana considera-se essencial que sejam aplicadas abordagens e técnicas alternativas à utilização de pesticidas na manutenção e conservação do estaleiro, de espaços verdes, de passeios, de pavimentos, de bermas e de taludes e outras áreas similares sem riscos nem efeitos negativos na saúde humana e no ambiente.

Assim, considera-se que quer durante a fase de construção quer durante a fase de exploração do projeto em apreço deve ser expressa na DIA a proibição de utilização de pesticidas (também designados por produtos fitofarmacêuticos) na manutenção e conservação do estaleiro, de espaços verdes, de arranjos exteriores, de passeios, de pavimentos, de bermas e de taludes e outras áreas similares apresentando-se em anexo um documento de referência com uma listagem de alternativas possíveis à utilização de pesticidas, as quais devem também constar da DIA.

7. Parecer

Face ao exposto nos pontos 3 a 6 desta informação considera-se que em matéria de resíduos deve ser transmitido ao proponente do projeto em apreço um conjunto de informações e condições através da sua menção expressa na DIA.

Propõe-se enviar a presente informação à DSMAAL em resposta a uma solicitação, dispondo a DSR de um prazo de 20 dias para enviar o seu parecer o qual termina a 17 de fevereiro.

Em anexo: Documento intitulado “Exemplos de boas práticas ambientais para a manutenção e conservação das bermas e de outras áreas sobranes em estradas e caminhos”, 1 página, atualizado a 17.01.2013

Nota

No despacho da dirigente deste Serviço é adicionado o seguinte: “Relativamente ao referido no ponto 6. “Boas Práticas Ambientais”, por não se tratar da área de competência da DSR, deverá ser analisado e equacionado pela CA e/ou através da consulta a entidades com competência na matéria.”

Exemplos de boas práticas ambientais para a manutenção e conservação das bermas e de outras áreas sobrantas em estradas e caminhos

Dada a diversidade das características destas áreas (quanto à dimensão, localização, acessibilidade, etc.), para cada zona ou tipologia de zona devem ser ponderadas e aplicadas as medidas mais adequadas para a manutenção e conservação das bermas e de outras áreas sobrantas em estradas e caminhos. Assim, são exemplo de medidas:

- a) Minimizar a intervenção, isto é, a manutenção deve ser realizada proporcionalmente às necessidades reais,
- b) Selecionar e utilizar espécies vegetais com as seguintes características: não consideradas invasoras, adaptadas às condições edafoclimáticas de cada ilha ou local, com um porte e crescimento adequado a cada situação, que protejam o solo da erosão e aumentem a capacidade de infiltração da água no solo, evitando a escorrência de água e lama para as vias de circulação automóvel,
- c) Conhecer o ciclo de vida das espécies vegetais de modo a realizar os cortes e podas de espécies vegetais antes da produção de sementes ou de outras formas de propagação minimizando assim a sua multiplicação,
- d) Evitar a mobilização do solo e a erosão do solo, de modo a prevenir o entupimento de bermas e de infraestruturas para escoamento de águas pluviais,
- e) Utilizar métodos e equipamentos mecânicos adequados a cada situação,
- f) Equacionar a utilização de monda térmica (utilização do calor ou frio para as plantas morrerem (sem que haja combustão da planta) e sem que seja destruída a vida no solo (ver documento “Controlo de plantas infestantes em espaços públicos – Linhas orientadoras”, abril 2012, Quercus”),
- g) Utilizar técnicas previstas na proteção integrada e no modo de produção biológico (também conhecido por agricultura biológica) para a gestão e o controlo de ervas, devendo ser selecionadas as técnicas mais adequadas a cada situação (por exemplo, correção da acidez do solo, drenagem e arejamento do solo, empalhamento do solo, utilização de tela para cobertura do solo, etc.), consultar o documento “As bases da

agricultura biológica – Tomo I – Produção vegetal”, coordenador Jorge Ferreira, Edibio, 2012”,

h) Mão-de-obra disponível e qualificada.