



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DOS RECURSOS NATURAIS
Direção Regional do Ambiente

C/c: PetroAçores
(por fax: 296 301 899)

Exmo. Senhor
Diretor Regional de Energia
Rua Engº Deodato Magalhães, nº6, r/c
9500-786 PONTA DELGADA

Sua referência:
SAI-DREN-2013/724

Sua comunicação de:
01/04/2013

Nossa referência:
SAI-DRA/2013/1332
Proc. 118.2.1/2012/4

Data:
31. MAI 2013

ASSUNTO: PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL AO OLEODUTO DE JETFUEL A1 DO PORTO DE PONTA DELGADA AO TERMINAL DA NORDELA - COMUNICAÇÃO DE DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO EIA

Caro Colega,

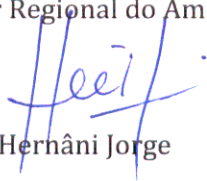
Relativamente ao assunto mencionado em epígrafe e nos termos do disposto no nº 6 do artigo 37º do Decreto Legislativo Regional nº 30/2010/A, de 15 de novembro, junto remetemos a V. Exa., na qualidade de proponentes do empreendimento em avaliação, o parecer da Comissão de Avaliação ao Estudo de Impacte Ambiental.

Notificam-se, ainda, V. Exas. que, tendo em consideração o parecer da Comissão de Avaliação, o atual Estudo de Impacte Ambiental referente ao Oleoduto de Jetfuel A1 do Porto de Ponta Delgada ao Terminal da Nordela, da freguesia de Santa Clara, concelho de Ponta Delgada, foi declarado conforme de acordo com o exposto nos artigos 34º, 35º e 36º do Decreto Legislativo Regional nº 30/2010/A, de 15 de novembro, pelo que o procedimento segue para a fase de Participação Pública.

Nos termos da alínea b) do nº 2 do artigo 106º do Decreto Legislativo Regional nº 30/2010/A, de 15 de novembro, a Consulta Pública decorrerá por um período de 20 dias.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor Regional do Ambiente


Hernâni Jorge

ANEXO: o mencionado

**APRECIÇÃO DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO
AO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
OLEODUTO DE JET-A1 – PONTA DELGADA
FASE DE PROJETO DE EXECUÇÃO**

1. INTRODUÇÃO

O procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto “Pipeline Jet-A1 – Ponta Delgada”, abaixo designado pelo termo técnico em português “oleoduto”, de acordo com o definido no Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro (Diploma AILA) iniciou-se a 8 de abril de 2013 na sequência da entrada na Direção Regional do Ambiente, Autoridade Ambiental, da memória descritiva do empreendimento e do respetivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em papel e em suporte digital.

Posteriormente, em conformidade com o definido no Diploma AILA, foi constituída a Comissão de Avaliação (CA) do EIA formada pelos Serviços ou Entidades abaixo indicados, tendo os respetivos dirigentes nomeados os representantes dos mesmos:

- 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 e 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 Graça Ponte;
- Serviços de Ambiente de São Miguel (SASM) representados por Manuela Martins.

Não existindo um número de exemplares em papel do EIA e do Projeto de Execução suficiente para a respetiva distribuição por todos os membros da CA, a documentação foi disponibilizada para apreciação pelos técnicos envolvidos através da colocação do suporte digital da mesma na rede informática dos Serviços da Administração Regional.

Tendo em consideração que os técnicos que integram CA se situam em ilhas diferentes e os objetivos de celeridade dos trabalhos e contenção de despesas, na análise e discussão

conjunta do EIA foram utilizadas as ferramentas informáticas e de telecomunicações da Administração Regional sem realização de uma reunião física dos elementos envolvidos. Uma vez que vários elementos conhecem o local, as eventuais dúvidas sobre as características da zona de estudo foram esclarecidas pelos contactos efetuados com recurso aos meios citados.

Assim, com esta metodologia viabilizou-se a emissão do presente parecer coletivo de apreciação da conformidade do presente EIA com a legislação em vigor face aos objetivos pretendidos com a Consulta Pública inerente ao procedimento de AIA.

2. APRECIÇÃO GENÉRICA DO EIA

O EIA ao oleoduto de jet-A1 em avaliação é composto pelo Relatório Síntese (RS) e o Resumo Não Técnico (RNT). O primeiro documento tem entre os seus anexos a Memória Descritiva (MD) do projeto de execução, várias cartas com informações complementares e vários planos de gestão e de segurança a implementar nas várias fases do empreendimento.

Nos vários capítulos do RS é feito o enquadramento normativo do procedimento de AIA; são apresentados o proponente, a equipa responsável pela elaboração do EIA, a metodologia da realização deste e as alternativas consideradas para a opção tomada; são descritos o projeto e a zona de implantação deste com base nos fatores ambientais considerados adequados pelos autores; são identificados os impactos espectáveis acompanhados de propostas de medidas de mitigação dos negativos incluindo um programa de monitorização; mencionam-se as lacunas de informação detetadas e encerra com as conclusões dos autores em resultado do estudo.

O RNT segue uma estrutura semelhante à do RT, embora, como o seu nome indica, com conteúdos mais resumidos no que resulta numa redução do seu volume, apresenta uma linguagem que pretende ser mais simples, embora um pouco densa.

Assim, em termos estruturais, os volumes do EIA respeitam no seu conjunto as orientações genéricas do Diploma AILA para este tipo de documentos a sujeitar a Consulta Pública durante o procedimento de AIA.

3. APRECIÇÃO ESPECÍFICA DOS DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS DO EIA

Neste capítulo do parecer expõe-se com maior pormenor os resultados da apreciação aos conteúdos dos dois documentos obrigatórios do EIA perante as exigências legais.

3.1 – Relatório Síntese e respetivos Anexos

O presente ponto do parecer corresponde à apreciação do conteúdo dos vários capítulos do RS, efetuando-se aqui uma subdivisão conforme com a daquele documento do EIA.

Capítulo 1 – INTRODUÇÃO

Neste capítulo, o RS apresenta convenientemente o proponente; o projeto; o quadro normativo do licenciamento e do procedimento de AIA; a entidade licenciadora e a Autoridade Ambiental; a estrutura do EIA, os seus autores e formação.

Capítulo 2 – DESCRIÇÃO DO PROJETO

Neste capítulo o RS resume a Memória Descritiva (MD) do Projeto que se encontra anexo ao documento. Expondo 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.

É identificado como um projeto associado ao oleoduto obras de proteção marítima devido a instabilidades em arribas atravessadas pelo oleoduto, a levar a cabo pela Câmara Municipal, no troço mais ocidental da conduta.

A CA já conhece o problema de instabilidade da via de acesso junto à arriba por onde passa o oleoduto em avaliação, via que é da responsabilidade da câmara municipal, mas o projeto de requalificação desta via, que inclui a proteção, não tem agendado o seu início e não é associado do projeto.

O RS esclarece que este projeto será executado em conjunto com a construção de outro oleoduto de fuelóleo. A CA informa que este foi alvo de um procedimento de AIA que já teve parecer final a propor uma Declaração de Impacte Ambiental condicionalmente favorável e a ser implantado na mesma vala a uma distância paralela de 40 mm para sul, embora se estenda por mais 60 m para nascente. Igualmente os autores do atual EIA, na sua grande maioria, coincidem nos dois Estudos.

Este capítulo está coerente com o conteúdo da MD do projeto em licenciamento.

Capítulo 3 – CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA

Os Autores do EIA neste capítulo do RS selecionaram um conjunto de componentes, denominados de acordo com o Diploma AILA fatores ambientais, para descrever o ambiente físico e sociocultural da zona de estudo, que permitisse não só caracterizar a área de implantação do projeto e a sua envolvente no presente, como ainda compreender e estimar eventuais alterações posteriores que podem resultar da execução do oleoduto de forma a suportar a decisão em avaliação.

A apreciação dos vários fatores ambientais discriminados neste parecer foi desenvolvida tendo em atenção a distribuição das competências atribuídas pelos vários serviços que integram a CA e os pontos aqui listados são os utilizados no capítulo 3 do RS:

3.2 Clima – Neste ponto o RS expõe o enquadramento climatológico da ilha de S. Miguel através da apresentação de tratamentos estatísticos dos parâmetros: Temperatura, Precipitação Humidade Relativa do Ar e definição da Classificação Climática.

À semelhança do já ocorrido no EIA para o oleoduto de fuelóleo de Bencom para este fator ambiental, o mesmo responsável utiliza novamente os mesmos dados considerados na anterior apreciação como muito antigos para caracterizar o clima.

Assim, na temperatura são utilizados trabalhos com cerca de 36 anos, na precipitação não é compreensível que os dados mais recentes datem de 1986, ou seja, com mais de 26 anos, enquanto na humidade relativa do ar e para a classificação climática os parâmetros tenham cerca de 34 anos.

A CA considera o método usado adequado e só considera aceitável o recurso a dados tão antigos por este fator não provocar efeitos significativos no projeto, nem este ser diretamente gerador de impactos climáticos, contudo não deixa de ser um mau exemplo a repetição dos mesmos dados depois das críticas que a anterior CA já efetuara à empresa e responsável pelo atual EIA, até por existir disponível para consulta muita documentação com dados gratos e mais atualizados.

3.3 Recursos Hídricos – De um modo geral, o RS foca os aspetos a ter em conta no local em estudo. Embora não fique diretamente comprometido o objetivo de caracterização da área de estudo, verifica-se que as cartas onde é apresentado a área circundante do projeto, e.g. a Figura 3.12, deveria ter a indicação do traçado da tubagem do oleoduto de jetfuel-A1.

3.3.3 Águas Superficiais – Mesmo sem comprometer a conformidade do EIA, é dito “*Na zona de implantação do projeto não existe uma rede drenagem organizada (figuras 3.23.B e 3.24.B), o que determina a inexistência de impactes ambientais decorrentes da execução e da exploração do projeto sobre as águas superficiais*” o que não contempla as águas costeiras, dado a proximidade do projeto em relação ao Mar, que também é uma água de superfície e onde poderão existir impactes que deveriam ter sido avaliados.

3.4 Geologia, Geomorfologia, solos, risco vulcânico e sísmico – O RS apresenta não só as principais características geomorfológicas da área de estudo como os aspetos que destas que podem ser afetados ou provocar impactes no projeto, provenientes de instabilidades na arriba costeira e a presença de grutas. Parte da informação é complementada com apoio a fotografias demonstrativas do texto.

A CA considera que foi fornecida informação suficiente para uma consulta pública, e identificado o aspeto que pode apontar problemas técnicos cuja solução deva ser colmatada e resolvida, em caso de aprovação e execução do empreendimento, pelo proponente.

3.5 Solos e Qualidade de Solos – O RS apresenta uma caraterização da capacidade, ocupação e qualidade do solo.

Em termos da capacidade do solo na área de intervenção, o RS 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.

3.6 Fatores Biológicos e Ecológicos – O RS apresenta o enquadramento biogeográfico dos Açores, identifica as principais espécies florísticas que se encontram na zona de estudo e o seu estatuto e importância em termos de conservação da natureza e informa que grande parte do projeto ocorre em zona ocupada por via pública ou passeios.

Ao nível da fauna expõe uma listagem das espécies mais prováveis de encontrar na zona tanto terrestres como marinhas.

Os vários dados apresentados são complementados com fotos de algumas espécies ou dos ecossistemas presentes na zona. A CA considera os elementos apresentados são suficientes.



3.7 Hidrodinâmica Costeira - Neste subcapítulo ambiental, o RS expõe o enquadramento da hidrodinâmica da zona costeira através da descrição dos principais fatores: Regime dos Ventos e a sua Ação sobre o estado do Mar, Marés e Correntes, Agitação Marítima. Neste relatório são mencionados os principais problemas que podem provocar impactos no projeto, complementados com apoio a fotografia. Nomeadamente, é citado o problema relativo à ação erosiva provocada pelo hidrodinamismo costeiro na zona entre o cruzamento da 2ª Rua de Santa Clara e a Rua Dr. Edmundo Machado de Oliveira e o final da tubagem, em frente ao Parque de Armazenagem de Combustível da Nordela, onde a ação erosiva das ondas provocou há cerca de 6 anos o colapso da vertente.

A CA considera que os elementos apresentados fornecem informação para uma consulta pública, embora possam apontar para problemas técnicos cuja informação e solução deve ser colmatada e resolvida em caso de aprovação e execução do empreendimento.

3.8 Energia – Neste capítulo o RS expõe o enquadramento legal e os princípios estratégicos para o setor da energia ao nível europeu, nacional e regional, bem como a dependência de Portugal e dos Açores dos hidrocarbonetos, outras fontes alternativas e variações de consumo e tendências dos contributos destas origens energéticas.

Depois prossegue com uma caracterização específica da aviação comercial, o seu peso na economia mundial, dependência e significância na indústria petrolífera e as dificuldades de origens alternativas aos hidrocarbonetos e uma descrição dos vários tipos de combustíveis usados nos aviões no quadro nacional e o modo de abastecimento dos aeroportos portugueses, incluindo os Açores e das aeronaves.

A CA considera suficiente a caracterização deste fator ambiental.

3.9 Qualidade do Ar – Neste fator ambiental o RS além do enquadramento legal e dos parâmetros de referências que estão na base da sua caracterização, faz a identificação dos principais poluentes dos seus efeitos no ambiente e na saúde humana, bem como dos emissores e dos recetores sensíveis existentes na zona de estudo.

Depois apresenta a caracterização da qualidade do ar nos Açores tendo em conta a única estação da avaliação deste fator em funcionamento na Região, a qual se situa no Faial e mede valores de fundo que são considerados representativos do arquipélago.

O RS completa esta caracterização fornecendo os resultados e apreciações de medições feitas há cerca de uma década na zona de Ponta Delgada para avaliar a qualidade do ar em

idades de média expansão, onde apenas o benzeno ultrapassara o limiar inferior de avaliação.

A CA é de parecer que são suficientes os elementos fornecidos neste relatório para a Consulta Pública e avaliar o presente fator ambiental.

3.10 Qualidade da Água – De um modo geral, o RS foca os aspetos a ter em conta no local em estudo.

3.11 Ambiente Sonoro – O RS apresenta a legislação que enquadra o fator, descreve os tipos de uso do solo mais próximos e informa que a classificação da área no PDM em termos de ruído é de “zona mista”, expondo os limites legais dos parâmetros sonoros a que, por essa via, fica sujeita. Não foram feitas quaisquer medições de caracterização dos níveis sonoros na situação de referência.

A CA tem a referir que esta caracterização foi pouco profunda. Este fator teria ficado melhor caracterizado com medições de ruído feitas na área para o presente AIA. Todavia, dada a tipologia do projeto, a CA considera que esta situação não compromete a Consulta Pública.

3.12 Prevenção e Gestão de Resíduos – O RS expõe os diplomas de gestão de resíduos e planos que daí resultam em vigor na Região, identifica e descreve as entidades públicas gestoras em S. Miguel. Depois, dada a tipologia do projeto, apresenta um Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição, para a fase de construção, e um Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos para a fase seguinte.

A CA considera suficientes os elementos fornecidos no EIA para este fator ambiental.

3.13 Ordenamento Território – O RS 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 RS apresenta ainda uma descrição para cada um dos instrumentos de gestão territorial em vigor para a RAA/São Miguel/troço de intervenção.

De um modo geral, o RS foca os aspetos a ter em conta neste fator ambiental.

3.14 - Paisagem O RS realiza uma caracterização paisagística da área de intervenção. Identifica a zona urbana de onde destaca uma faixa de habitações e armazéns, sobre a linha de costa, implantadas na sua maioria sobre uma falésia costeira instável, que devido à evolução natural deste processo erosivo tem desencadeado a desocupação de algumas moradias, contribuindo para a degradação paisagística do local. A concorrer para esta fraca qualidade paisagística, o RS refere a presença de alguns elementos de desordenamento urbanístico, como sejam unidades industriais desativadas e deslocalizadas, responsáveis pelo aumento da descaracterização da paisagem.

A CA verifica mais uma vez que a referência da numeração das figuras no texto não coincide com a associada às legendas das mesmas.

3.15 - Património Construído e Arqueológico – Nos trabalhos de prospeção identificaram ao longo do corredor de implantação do oleoduto e área circundante a presença de um cemitério judeu, datado de 1834, junto ao corredor da pipeline, duas estruturas de arquitetura militar degradadas, um império do Espírito Santo a igreja de Santa Clara de construção anterior a 1522 e em bom estado de conservação. Foi ainda identificado o castelinho de Santa Clara que possuía 5 canhoiras onde se cruzava fogo com o Forte de São Brás na defesa SO da cidade de Ponta Delgada.

3.16 – Socioeconomia – O RS apresenta dados estatísticos ao nível de demografia, emprego e estrutura empresarial suficientes para caracterizar este fator nestes aspetos.

Capítulo 4 – EVOLUÇÃO DO LOCAL NA AUSÊNCIA DO PROJETO

Este capítulo funciona no EIA como uma análise da “alternativa zero” e evidencia que neste cenário o local continuaria sujeito às pressões antrópicas e à erosão devido à agitação marítima que se verificam no presente.

Em paralelo manter-se-iam condições de elevado risco de contaminação do combustível de avião, com todos os impactes a montante que esta situação implica no setor dos transportes, abastecimento e economia, não só em São Miguel, mas também em várias ilhas dos Açores, servindo assim de fundamento a necessidade do projeto. A CA considera que este capítulo cumpre minimamente o seu objetivo.

Capítulo 5 – IMPACTES AMBIENTAIS E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

O EIA começa neste capítulo por expor os critérios de identificação, e classificação dos impactes ambientais, bem como das propostas de definição de medidas de mitigação desses efeitos.

Capítulo 5.3 – AVALIAÇÃO DE IMPACTES AMBIENTAIS E MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

No presente ponto o RS elenca os impactes perspetivados pelos autores do EIA e as suas propostas e soluções técnicas para reduzir os efeitos negativos do projeto ou a potenciar os positivos repartidos pelos diferentes fatores ambientais.

Em conformidade com o Diploma AILA, os impactes e respetivas medidas de mitigação descritos em texto encontram-se igualmente sintetizados em Matriz.

A CA não tem por norma nesta fase do procedimento de AIA pronunciar-se sobre a avaliação, qualificação e quantificação dos impactes estimados no EIA, para não influenciar os interessados que se queiram manifestar na Consulta Pública, limitando-se neste parecer a detetar eventuais imperfeições no conteúdo do capítulo.

Contudo, a CA é de parecer que algumas das medidas parecem princípios de boas regras sem indicação de quaisquer critérios para o posterior controlo demonstrativo da sua concretização e de determinação da sua eficácia.

Quando não houver um elemento significativo a referir num determinado fator ambiental, o mesmo fica omissa na listagem abaixo, aplicando-se ao mesmo apenas o comentário genérico acima referido.

5.3.1 Recursos Hídricos – A identificação dos impactes afigura-se conforme com os critérios utilizados neste estudo.

5.3.2 Geologia Geomorfologia, Risco Vulcânico e Sísmico – É identificado uma situação que pode ter consequência inclusive no projeto e noutros fatores ambientais: o movimento de massa da arriba costeira.

5.3.3 Solos e Qualidade dos Solos – 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.

5.3.5 Hidrodinâmica Costeira - É possível comprovar processos de instabilidade das arribas contíguas ao local de implementação do projeto provocados, principalmente, pela ação das ondas, podendo ter consequências no projeto.

5.3.6 Energia – Neste ponto é referido um Plano de Gestão da Energia que parece não estar ainda definido apesar de se estar em fase de projeto de execução. Todavia esta lacuna não compromete a Consulta Pública.

5.3.8 Qualidade da Água - A identificação dos impactes conforme com os critérios utilizados neste estudo.

5.3.11 Ordenamento e Gestão do Território – A identificação dos impactes conforme com os critérios utilizados neste estudo.

Capítulo 6 – PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO

O EIA propõe com pormenor suficiente um Plano de Monitorização da estabilidade do terreno com uma figura da implantação dos pontos geodésicos para marcas de controlo da evolução de modo a definir-se o acompanhamento da situação no caso da emissão de uma DIA condicionalmente favorável.

Capítulo 7 – LACUNAS DE CONHECIMENTO

A equipa do EIA é de parecer que os elementos fornecidos permitem uma adequada avaliação dos impactes ambientais, mas reconhece algumas lacunas de informação.

A CA estranha que a equipa do EIA manifeste maiores preocupações com a classificação do solo do que com as incertezas ao nível da estabilidade da arriba costeira e a calendarização das obras de arte previstas que minimizariam o problema.

Capítulo 8 – CONCLUSÕES

Em conformidade com o já referido anteriormente, a CA não se pronuncia sobre as várias conclusões do presente RS antes da realização da Consulta Pública no âmbito do procedimento de AIA a este projeto.

3.2 – Resumo Não Técnico (RNT)

Este documento centra-se num texto extenso, pouco atraente à leitura por interessados não técnicos e limitou-se a identificar os principais riscos a que o oleoduto fica sujeito, não transpondo muitos do impactes menos significativos identificados no RS, contudo esta imperfeição parece não ter dimensão suficiente para desvirtuar o essencial do EIA e comprometer os objetivos da Consulta Pública.

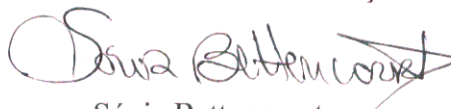
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS E DELIBERAÇÕES

Verifica-se que o EIA embora possua alguns elementos desatualizados e outros pouco aprofundados no seu conjunto reúne os elementos essenciais para que os eventuais interessados que pretendam apreciar o empreendimento possam identificar os principais impactes e emitirem apreciações durante a Consulta Pública no sentido de apoiarem a decisão de licenciamento do projeto.

Assim, tendo em conta o número 3 do artigo 37.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro, a Comissão de Avaliação é de parecer que estão reunidas condições para a Autoridade Ambiental declarar que o Estudo de Impacte Ambiental apreciado está conforme com as exigências definidas no Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro e o procedimento prosseguir para a fase de Consulta Pública.

Horta, 28 de maio de 2013

P'la Comissão de Avaliação


Sónia Bettencourt
(DSMAAL)