

**PARECER FINAL DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO
DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
AO PROJETO**

**“TERMINAL DE TRANSHIPMENT DE
CONTENTORES DO PORTO DA PRAIA DA
VITÓRIA”**

FASE DE ESTUDO PRÉVIO

PROPONENTE: Portos dos Açores, S.A

REGISTO: INT-DRA/2019/1538

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. CARACTERIZAÇÃO DO ATUAL PORTO DA PRAIA DA VITÓRIA, DO ESTUDO PRÉVIO DO PROJETO E ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	4
2.1 ANTECEDENTES	4
2.2 O PORTO DA PRAIA DA VITÓRIA	5
2.3 JUSTIFICAÇÃO DO PROJETO	7
2.4 ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	7
2.5 DESCRIÇÃO DO PROJETO	8
3. AVALIAÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS DO ESTUDO PRÉVIO DO PROJETO POR FATOR AMBIENTAL CONSIDERADOS NO EIA	9
3.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	9
3.2 CLIMA E AGITAÇÃO MARÍTIMA	10
3.2.1 CLIMA	10
3.2.2 AGITAÇÃO MARÍTIMA	11
3.3 GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA	15
3.4 ÁGUA	20
3.5 ECOLOGIA	25
3.6 QUALIDADE DO AR	28
3.7 AMBIENTE SONORO	34
3.8 PAISAGEM	37
3.9 CONDICIONANTES E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	40
3.10 RESÍDUOS	41
3.11 SOCIOECONOMIA	44
3.12 PATRIMÓNIO	48
3.13 ANÁLISE DO RISCO	50
3.13.1 RISCOS ASSOCIADOS AO PROJETO	50
3.13.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS	51
4. CONSULTA PÚBLICA	51
4.1. RESUMO DA CONSULTA PÚBLICA	51
4.2. CONSULTA A ENTIDADES	52
4.3 – APRECIÇÃO DA CA AOS PRINCIPAIS ASPETOS FOCADOS NAS PARTICIPAÇÕES DOS INTERESSADOS	53
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	55
Anexo – Relatório da Consulta Pública do Procedimento de AIA e Pareceres recebido de Entidade Auscultadas	

1. INTRODUÇÃO

O presente procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao Estudo Prévio para o “Terminal de Transshipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória”, abaixo denominado por Terminal de Transshipment da Praia da Vitória (TTPV) ou apenas Projeto, teve o início a 12 de outubro de 2018, após a entrada na Direção Regional do Ambiente (DRA), na qualidade de Autoridade Ambiental, da documentação em suporte digital que compõem o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), respetivos anexos e o Estudo Prévio do projeto em causa.

O procedimento de AIA foi implementado por o projeto pretendido ficar incluído na alínea a) do n.º 20 do Anexo I, do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro (Diploma AILA), ao atingir os limiares estabelecidos na alínea b) do n.º 8 do deste mesmo anexo e Diploma.

A DRA, no âmbito das competências definidas no Diploma AILA, indicou a Comissão de Avaliação (CA) do EIA ao TTPV constituída pelos Serviços abaixo indicados e onde os seus representantes foram indicados pelos respetivos dirigentes:

- Direção de Serviços da Qualidade do Ambiente e Licenciamento (DSQA), que preside à CA, representada por Sónia Santos e por Carlos Faria;
- Direção de Serviços de Recursos Hídricos e Ordenamento do Território (DSRHOT), representada por Luís Rodrigues para a vertente dos recursos hídricos;
- Direção de Serviços de Recursos Hídricos e Ordenamento do Território (DSRHOT), Divisão do Ordenamento do Território, representada por Nuno Loura para a vertente de Ordenamento do Território;
- Portos dos Açores, S.A. (PA, SA), na qualidade de entidade licenciadora ou competente para autorizar o projeto e, neste caso em particular, também é o proponente do projeto, representada por Miguel Moraes, para apreciar os aspetos técnicos do projeto e seu licenciamento;
- Serviços de Ambiente da Terceira (SAT), representado por Palmira Fernandes, para verificação de potenciais impactos do projeto na ilha de implantação em áreas não cobertas pelas restantes entidades que integram a CA;
- Direção Regional dos Assuntos dos Mar (DRAM) com um técnico para verificação das áreas da competência desta entidade e representada por Margarida Costa.

A CA, após apreciação do EIA pelos diferentes técnicos, emitiu um primeiro parecer referente à sua conformidade com as exigências do Diploma AILA a 12 de novembro, tendo concedido ao proponente 30 dias úteis para este apresentar melhoramentos aos documentos sobre certos

elementos nele discriminados e ainda cinco exemplares em papel dessas novas versões, suspendendo-se, entretanto, a contagem de tempo do procedimento até à receção na DRA dos documentos reformulados.

A PA,SA solicitou posteriormente uma prorrogação do prazo concedido, o que foi aceite pela Autoridade Ambiental, tendo o procedimento sido retomado após a receção de toda a documentação digital e em papel na DRA a 13 de fevereiro de 2019.

Após a apreciação dos novos elementos com a verificação se estes continham informação adequada para avaliação dos impactes do projeto ou mecanismos de controlo destes até à autorização da sua construção, a CA emitiu um parecer a 22 de fevereiro onde reconhecia que existiam condições para a Autoridade Ambiental emitir a declaração de conformidade do EIA para o procedimento prosseguir para a fase de Consulta Pública.

Terminado o período da participação pública, com a receção do relatório da Consulta Pública e dos pareceres das entidades auscultadas ao abrigo dos números 1 e 3 do artigo 38.º do Diploma AILA, a CA, com base na informação disponível, elaborou o presente parecer final destinado a ser remetido à Autoridade Ambiental para servir de base à proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) a recomendar a decisão final sobre o projeto.

Assim, este parecer resultou da integração dos contributos da análise individual feita pelos vários técnicos representantes da CA, com recurso aos meios informáticos e telecomunicações disponíveis na Administração Regional, os quais tiveram conhecimento atempado do relatório da Consulta Pública de modo a considerar no seu trabalho os aspetos levantados nesta fase do procedimento de AIA.

2. CARACTERIZAÇÃO DO ATUAL PORTO DA PRAIA DA VITÓRIA, DO ESTUDO PRÉVIO DO PROJETO E ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

A informação apresentada neste capítulo tem por base o Estudo Prévio da Portos dos Açores, S.A., doravante PA, S.A., para o novo “Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória”.

2.1 ANTECEDENTES

Como antecedentes da intenção do projeto salientam-se os estudos promovidos pela Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo e elaborados pela empresa Logistema para a criação de uma plataforma logística internacional no porto da Praia da Vitória, nos Açores.

Através da Resolução do Conselho do Governo n.º 59/2018, de 15 de maio de 2018, o Governo dos Açores mandatou a PA, S.A. para lançar o procedimento concursal para atribuição da concessão do terminal de transshipment de contentores do porto da Praia da Vitória, após a conclusão dos procedimentos prévios, nomeadamente:

- a) Desenvolver o projeto base do terminal de transshipment de contentores do porto da Praia da Vitória, de acordo com as recomendações do estudo promovido pela PA, S.A., incluindo os estudos e procedimentos necessários à obtenção da Declaração de Impacte Ambiental respetiva;
- b) Desencadear os procedimentos de obtenção da Declaração de Impacte Ambiental;
- c) Definir, no prazo de sessenta dias, e em função das conclusões referidas no estudo mencionado na alínea a), o modelo de concessão necessário ao desenvolvimento do terminal de transshipment de contentores do porto da Praia da Vitória, incluindo as condições contratuais referentes ao equilíbrio económico e financeiro da operação, a análise e repartição de riscos, o valor e remuneração, o prazo contratual, entre outros, que melhor garanta a proteção do interesse público regional, ao mesmo tempo que seja capaz de suscitar o posicionamento e interesse dos operadores relevantes.

2.2 O PORTO DA PRAIA DA VITÓRIA

O porto da Praia da Vitória integra atualmente as seguintes infraestruturas portuárias:

Terminal Multiusos (Cais -12)

O Terminal Multiusos localizado no cais -12 opera todas as atividades no porto, com exceção de navios Ferry Ro-Ro inter-ilhas.

Cais acostável: 350 metros de comprimento

Fundos: - 12 metros (Z.H.)

Terraplenos: 5 hectares

Capacidade de armazenagem: 3.000 TEU's

Capacidade de movimentação: 200.000 TEU's /ano

Terminal Multiusos (Cais -10)

O Terminal Multiusos localizado no cais -10 opera essencialmente carga contentorizada.

Cais acostável: 200 metros de comprimento

Fundos: - 10 metros (Z.H.)

Terraplenos: 1 hectar

Capacidade de armazenagem: 600 TEU's (Parque para viaturas desembarcadas)

Capacidade de movimentação: 40.000 TEU's /ano

Terminal de Passageiros e Ferry Ro-Ro (Cais -7)

O Terminal de Passageiro e Ferry Ro-Ro, localizado no cais -7 apresenta as condições adequadas para a acostagem de navios Ro-Ro com rampa à popa dispondo de uma plataforma fixa.

Cais acostável: 150 metros de comprimento

Fundos: - 7 metros (Z.H.)

Terraplenos: 1 hectar

Capacidade de armazenagem: 150 viaturas

Terminal Cimenteiro

O Terminal Cimenteiro, concessionado à empresa Cimentaçor - Cimentos dos Açores, Lda., dispõe de um posto de acostagem e destina-se exclusivamente à descarga de cimento em granel.

Fundos: - 7 metros (Z.H.)

Mercadorias: Cimento

Capacidade para navios: até 6.000 DWT

Terminal Carga Geral

O Terminal de Carga Geral, concessionado à empresa TMG - Transportes Marítimos Graciosenses, Lda., dispõe de um cais acostável onde operam as 3 embarcações do armador.

Cais acostável: 165 metros de comprimento

Fundos: - 6 metros (Z.H.)

Terraplenos: 1,2 hectares

Porto de Pesca

O porto de pesca, integra vários edifícios e equipamentos de apoio, dispondo de 2 cais acostáveis, 2 pontes cais e 1 pontão flutuante.

Cais acostável 1: 290 metros de comprimento

Cais acostável 2: 110 metros de comprimento

Ponte Cais 1: 140 metros de comprimento (acostável em ambos os lados)

Ponte Cais 2: 75 metros de comprimento (acostável em ambos os lados)

Pontão Flutuante: 40 metros de comprimento (acostável em ambos os lados)

Fundos: - 5 metros (Z.H.)

Terraplenos: 3,7 hectares

2.3 JUSTIFICAÇÃO DO PROJETO

Com investimento pretende-se potenciar um HUB Logístico Atlântico pretendendo-se:

- Captar o cruzamento de contentores de linhas com origens e destinos nas seguintes áreas:
Europa, Norte de África, América do Norte e Caraíbas/Brasil;
- Promover “Cross-docking” de mercadorias do Atlântico com a otimização do espaço/tempo e da complexidade logística marítima, criando-se linhas específicas de navios frequentes:

Açores – Portos da América/Caraíbas/Brasil

Açores – Portos Europeus

simplificando o papel das múltiplas linhas atuais;

- Criar um HUB regional na ligação com o continente;
- Reduzir os custos de exportação;
- Melhorar as condições de segurança e operacionalidade do porto da Praia da Vitória;
- Potenciar atividades logísticas de acréscimo de valor às cargas;
- Potenciar o porto como ponto de abastecimento de LNG a navios.

2.4 ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

Os estudos encomendados quer pela Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo, quer pela PA, S.A., resultaram em 9 cenários distintos para a instalação do terminal para transshipment de contentores. A escolha do molhe sul, considerando um limitado prolongamento do seu quebramar tem como mais-valias a proteção das praias existentes, das zonas de expansão turística e das atividades marítimo-turísticas/lazer que se desenvolvem na baía da Praia da Vitória. Por outro lado, a intervenção ao nível das obras marítimas é comparativamente mais reduzida pois faz uso da totalidade das infraestruturas existentes. Assim, na avaliação de impacte ambiental foi apenas avaliada como alternativa a ampliação natural do porto para o tráfego regional, que consiste no prolongamento do atual cais -12 até à cabeça do atual molhe.

2.5 DESCRIÇÃO DO PROJETO

O Projeto ainda se encontra na fase de Estudo Prévio, pelo que esta descrição contempla o que se prevê seja o novo terminal para transshipment de contentores.

A nova infraestrutura será implantada no prolongamento do atual terminal multiusos/quebramar sul.

No Estudo Prévio prevê-se a construção por duas fases de um cais com 962 m lineares, com uma profundidade de - 16,00 m Z.H.

Faseamento da obra

Na 1ª Fase está prevista a construção de um cais com 560 m lineares e 12,5 hectares de terrapleno, o prolongamento do molhe sul em 180 m e a dragagem da bacia de rotação e do canal de entrada no porto para -16,00 Z.H.

Na 2ª Fase está prevista a construção de um cais com 402 m lineares e 8,4 hectares de terrapleno, onde se inclui o prolongamento do canal de entrada no porto com fundos -16,00 Z.H.

A entrega da zona que compreende a 2ª Fase só poderá ocorrer após conclusão do novo terminal multiusos, que responda às necessidades dos outros tráfegos tradicionais de mercadorias do porto.

Assim para dar resposta à cabotagem insular, navios de graneis sólidos e líquidos, prevê-se na solução de Estudo Prévio o desenvolvimento do terminal multiusos com um cais com 414 m lineares, com uma profundidade de -12,00 m Z.H., ligando o atual cais à -10 m Z.H. ao terminal de cimenteiro. Esta interligação promoverá a criação de um terrapleno, para parque de contentores, com 290 m de profundidade e 8,1 hectares de área.

De acordo com a programação apresentada, o concurso para a concessão da conceção-construção, operação e manutenção do terminal deverá ser lançado em 2019-2020, com o início da concessão estimado para 2022.

O novo terminal deverá iniciar a sua atividade em 2026.

3. AVALIAÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS CONSIDERADOS NO EIA POR FATOR AMBIENTAL

3.1 – CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A avaliação dos impactes ambientais do TTPV neste parecer resulta essencialmente da integração da informação proveniente do RT do EIA, na sua versão de janeiro de 2019, dos conhecimentos técnicos e legais dos representantes dos Serviços que integram a presente CA sobre o terreno de implantação do empreendimento pretendido e respetiva envolvente ao nível dos diferentes fatores ambientais considerados, das informações obtidas nos pareceres às entidades auscultadas e das apreciações do público remetidas à Autoridade Ambiental no âmbito do presente procedimento para os vários aspetos associados à construção e exploração desta infraestrutura. Este parecer teve ainda em conta a incerteza devida ao facto de o Projeto apenas se encontrar em fase de Estudo Prévio.

Apesar do RT distribuir ao longo de capítulos diferentes: a caracterização da área de estudo; a perspetiva de evolução da situação de referência na ausência do TTPV; a identificação dos impactes perspetivados e respetiva avaliação ao longo das fases de construção, exploração e de desativação do Projeto e da Alternativa considerada; as recomendações de medidas de minimização dos efeitos negativos ou potenciadoras dos positivos nas alternativas em comparação; a proposta de planos de monitorização quando considerados pertinentes; a análise dos riscos associados às várias fases de implementação do empreendimento e o reconhecimento de lacunas de informação ainda existentes segundo os autores do EIA; no presente parecer as vertentes atrás mencionadas serão reunidas por pontos em torno do fator ambiental a que dizem respeito com adições de apreciações específicas por parte da CA consideradas pertinentes, sendo estes pontos sequenciados num único capítulo.

Em capítulos separados serão apresentados os elementos relacionados com a Consulta Pública e no capítulo final expõem-se as conclusões e considerações gerais globais da equipa que integrou a CA.

Quando neste parecer a CA não expressar discordância a uma avaliação de impacte do RT, entende-se que não possui elementos suficientes para emitir uma posição significativamente distinta e ao não propor alteração a uma medida do EIA, subentende-se que a mesma foi genericamente aceite, recomendando-se à Autoridade Ambiental a sua integração na proposta de DIA com a adição de outras propostas por si indicadas ou modificadas, no caso de o procedimento resultar numa decisão final condicionalmente favorável.

Segue-se, assim, neste capítulo, a exposição e as apreciações da CA por fator ambiental nos moldes acima referidos, onde apesar de se descrever muitos aspetos contidos no EIA, tal não substitui a leitura deste.

3.2 CLIMA E AGITAÇÃO MARÍTIMA

Tal como se deduz do nome atribuído a este fator ambiental, o mesmo está subdividido em dois subfactores propriamente ditos: o Clima - definido em função dos dados estatísticos dos parâmetros meteorológicos; e a Agitação Marítima - como a análise da ondulação em resultado da interferência das direções, sentidos e velocidades do vento e respectivas frequência anual, o que poderia ser tratado em separado apesar da interdependência desta dos parâmetros definidores do clima.

Os dois subfactores serão tratados dentro deste ponto, mas em separado.

3.2.1 CLIMA

Na caracterização do Clima, o RT começa por referir que os Açores se encontram numa zona de transição entre sistemas de massas de ar subtropical e subpolar que lhe imprime características do tipo temperado sem uma estação seca, embora na área do projeto o verão seja seco e quente a temperado.

O RT prossegue com uma sequenciação de dados estatísticos de vários parâmetros meteorológicos como a temperatura do ar, a precipitação, a humidade relativa do ar e o vento, com base nas normais climatológicas disponíveis para a zona do Projeto.

Dada a tipologia do projeto, a CA considera que o vento se reveste de uma importância significativa. O RT refere que os rumos de NW são os mais frequentes, embora no inverno sejam os de SW, seguido dos primeiros e S, atingindo estes cerca de metade das ocorrências. No verão, os rumos N e NW correspondem a 41% das ocorrências. Já ao nível das velocidades, as médias mais elevadas são de NW, N e SW. No inverno são superiores a 20 km/h e no verão raramente ultrapassam os 15 km/h.

Na sequência da exposição acima sintetizada, a CA salienta o facto de a costa e a barra da baía do porto onde se presente implantar o TTPV estarem expostas a Leste.

Impactes Ambientais do Projeto, Alternativa e Medidas de Minimização

O EIA não perspetiva nenhum impacte diretamente sobre o Clima tanto proveniente do Projeto como da alternativa estudada para nenhuma das fases consideradas de

implementação destas, da sua exploração ou da respetiva desativação e, consequentemente, também não propõe qualquer medida de minimização ou compensatória, nem recomenda a monitorização deste subfactor ambiental no âmbito deste procedimento.

A CA também não prevê que deste projeto resultem impactes mensuráveis que possam ser avaliados no presente procedimento.

3.2.2 AGITAÇÃO MARÍTIMA

Neste subfactor, o RT apresenta o regime de marés característico da zona de estudo que é do tipo semidiurno, com uma amplitude máxima de apenas 1,89 m, sendo o mínimo de 0,09 m acima do zero hidrográfico, referenciando-se este como situado a 1 m abaixo do nível médio da água do mar para a área de estudo. Contudo, o EIA menciona que em situações de temporal os níveis máximos podem ser ultrapassados pela sobre-elevação provocada pelas condições meteorológicas.

Ao nível do hidrodinamismo, o RT apresenta os resultados de uma modelação desenvolvida por uma empresa tendo em conta o empreendimento pretendido de acordo com o Estudo Prévio. Primeiro é caracterizada a agitação ao largo, suportada em dados “Hindcast” e numa boia ondógrafo existente, onde se apresentam as frequências para os vários rumos e alturas das ondas; o documento prossegue com a descrição da agitação externa próxima do porto e num ponto frontal ao canal de acesso, assumindo-se neste parecer a importância para os rumos entre NNE e ESE pela sua maior exposição à baía portuária; por fim e com um maior pormenor, é feita a exposição da modelação da agitação dentro da bacia portuária, esta bem mais minuciosa para permitir estimar quais os impactes do projeto que poderão ter efeitos mais significativos nos parâmetros considerados.

Para esta bacia são apresentados resultados de modelação com os índices de agitação e de sobrelevação livre, considerando os rumos de ondulação com incidência de entrada vindas de NNE, NE, E e SE para vários períodos e alturas de ondas, concluindo-se que: os maiores índices de agitação marítima na bacia portuária resultam dos rumos provenientes de NNE e NE, em especial para alturas de onda de 1,0 m e períodos de 15 s, sendo que os rumos provenientes de SE geram o menor aumento de índice de agitação dentro da baía.

Nas simulações apresentadas é possível observar que atualmente, para uma amplitude de ângulos de incidência da ondulação proveniente do exterior entre NNE e E, se forma uma faixa de maior agitação na linha de costa sensivelmente entre a Praia da Riviera e a zona sul da marginal da Praia da Vitória e que à medida que o quadrante de origem externa se desloca

de N para E os efeitos se fazem sentir mais para norte no litoral da ilha dentro da baía. Já para incidências vindas de SE existe uma maior dispersão da agitação, embora haja um pico perto da praia dos Sargentos, mas não tão intensa quanto a que acontece para outros rumos na área da Riviera.

O EIA não perspetiva alterações neste tipo de modelação na ausência do projeto. A CA embora tenha conhecimento de tendências ao nível das alterações climáticas, reconhece que as simulações são para classes de rumos, períodos e alturas de ondas, não havendo mudanças de agitação dentro das classes consideradas, quando muito das frequências de ocorrência de cada uma delas, sendo que os estudos de alterações climáticas para a região devem ter perspetivas nestes domínios não referidas no RT.

Igualmente a CA considerou desde o início do procedimento a extrema importância uma boa caracterização do hidrodinamismo na envolvente à implantação do projeto, sobretudo na bacia portuária, e embora não se possa excluir a possibilidade de erros na modelação, verifica-se que o EIA teve uma atenção adequada nesta matéria ao nível da situação de referência.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O EIA não perspetiva qualquer impacto no hidrodinamismo durante o período de obras, nem discrimina qualquer das fases de construção do projeto ou da alternativa.

Apesar do EIA não estimar impactes nesta fase, a CA considera que são previsíveis vários impactes na agitação marítima, sobretudo quando da deposição de blocos TOT e também porque nas diferentes etapas de evolução da obra o comportamento da reflexão da onda incidente varia, contudo reconhece que as variáveis em causa são muitas para se poder simular de forma adequada todas as possibilidades.

Assim, a CA considera que poderá haver comportamento de agitação diferentes da situação de referência e difíceis de simular com segurança, mas estes serão temporários e a probabilidade de serem significativos é muito baixa devido à sua curta duração.

Fase de exploração

O EIA para a solução projeto apresenta simulações da agitação marítima dentro da baía após a construção de todas as fases do estudo prévio em avaliação encenando para as mesmas classes de ondulação utilizadas na determinação do comportamento do hidrodinamismo nesta área na situação de referência, concluindo o seguinte impacto:

- Alteração das condições de abrigo no interior do porto em resultado da nova configuração.

Na generalidade, o RT ao comparar os dados simulados com os da situação de referência menciona uma tendência de diminuição do índice de agitação dentro da bacia portuária, levando a uma melhoria das condições de abrigo portuário, embora para a linha de costa esta se faça sentir sobretudo no setor sul, mas acompanhada de um ligeiro aumento no setor norte, onde destaca a zona da Praia Grande.

Em paralelo, o RT também menciona um ligeiro aumento no índice médio de agitação marítima no canal de acesso à bacia face à situação de referência, acompanhada de uma diminuição do índice médio de agitação na bacia de manobra, à semelhança do que ocorre na zona do terminal multiusos e em metade das situações junto ao porto de pescas.

Apesar do acima referido, o EIA ao assumir um incremento de vinda de embarcações e respetivas operações de navegação prevê igualmente um impacto na agitação provocada por estas movimentações, embora negativo, este será pouco significativo.

O EIA não efetuou simulações para a solução alternativa apreciada em sede de procedimento de AIA, contudo é assumido a probabilidade de ocorrências de alterações no hidrodinamismo dentro da baía, assumindo que nalguns locais possa ocorrer um incremento nos valores médios de agitação marítima. Todavia o RT assume que estima que tal não seja significativo.

Igualmente o EIA assume que mesmo na alternativa ocorreria um incremento de vinda de embarcações e respetivas operações de navegação, prevendo igualmente um impacto na agitação gerado por estas movimentações, embora negativo será pouco significativo.

Neste domínio a CA, tal como já referira aquando da apreciação da segunda versão do EIA, considera que é uma lacuna a inexistência de simulações para as fases intermédias de implementação do TTPV, o mesmo é extensivo à solução alternativa.

Apesar do imediatamente acima referido, a CA é de parecer que tendo em conta que o proponente pretende levar este Estudo Prévio a um concurso público de conceção, construção e de Exploração do TTPV, no qual poderão ser apresentadas ou se optar por uma solução bem diferente da avaliada no presente procedimento de AIA, quando do procedimento de RECAPE do projeto de execução este relatório terá de ser acompanhado de simulações do hidrodinamismo dentro da baía para todas as fases completas de construção do empreendimento que conduzam a momentos distintos de exploração do mesmo.

As simulações devem ainda estar atualizadas ao nível das linhas de costa existentes à data da elaboração do RECAPE e considerar a eventualidade de realização de outros projetos aprovados ou em curso nesse momento que as alterem, ter em conta a configuração portuária resultante para as diferentes fases de implementação do projeto a que dizem respeito e ainda verificar se das alterações das profundidades dos fundos da baía em virtude das necessidades do empreendimento resultam outros eventuais efeitos no hidrodinamismo, aspeto este que também não foi considerado em sede de procedimento de AIA.

Igualmente tendo em conta o reconhecimento por parte da CA da importância de certas características da ondulação junto ao litoral para a prática de determinadas modalidades de surf, importa que o estudo de hidrodinamismo e agitação verifique os efeitos do projeto nessas ondas de modo a não comprometer um dos cartazes turísticos e usos balneares no concelho da Praia da Vitória.

Por último, as simulações devem ter uma consideração sobre se a frequência das situações desfavoráveis será alterada em função das tendências perspectivadas nos parâmetros climáticos com influência na agitação marítima.

Fase de Desativação

O RT não prevê qualquer impacto no hidrodinamismo resultante desta fase para qualquer das duas alternativas consideradas e a CA está de acordo.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

Embora fora do capítulo referente a medidas de minimização, o RT recomenda para minimizar os efeitos da agitação provocados pela movimentação de embarcações:

- A definição de limites de velocidade de navegação do interior do porto.

A CA compreende que a definição das medidas de minimização da agitação marítima dentro da baía apenas pode ser implementada de forma adequada com conhecimento da solução projeto, pelo que este aspeto deve ser analisado em RECAPE onde se aprecie a possibilidade de incorporar soluções que possam diminuir a agitação em locais mais problemáticos ou de outros efeitos indesejados.

O EIA não propõe qualquer medida compensatória ou potenciação ao nível do presente subfator ambiental.

Programa de Monitorização

O EIA não propõe qualquer acompanhamento deste fator ambiental.

A CA é de parecer que só com estudos de hidrodinamismo, agitação hídrica e de dinâmica sedimentar considerando a versão final TTPV será viável verificar da necessidade e definir os aspetos a acompanhar num programa de monitorização para este fator ambiental. Todavia, salienta da possibilidade de ser necessário acompanhar as características da onda típica da Praia da Vitória utilizada para a prática do surf.

Estes aspetos devem ser apreciados em fase de RECAPE e ficar condicionado à aceitação nos termos que venham então a ser indicados pela autoridade Ambiental. Propondo-se assim que a possibilidade de um programa de monitorização para este subfactor ambiental deva ficar salvaguardada em DIA no caso desta ser favorável condicionada.

3.3 GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

O RT inicia a caracterização mencionando a origem vulcânica da Terceira à semelhança das restantes ilhas dos Açores para depois identificar a unidade geológica onde se enquadra a baía portuária: o flanco leste do vulcão dos Cinco Picos, sendo este do tipo central e considerado extinto, de onde resultaram escoadas lávicas e depósitos piroclásticos que se encontram presentemente cobertos por materiais provenientes de erupções vizinhas, nomeadamente ignimbritos, embora na orla costeira predominem dunas e areias de praia.

As áreas ocupadas pelas várias litologias acima referidas estão espacialmente expostas em figuras de excertos de cartas geológicas, fotografias e as suas características geotécnicas sintetizadas em tabelas.

Depois, o RT prossegue com a descrição morfológica da área de estudo, descrevendo o “Graben das Lajes”, indicando ainda os principais acidentes tectónicos que o formam, onde se destacam as falhas de direção NW-SE.

Ao nível dos fundos marinhos da baía onde se implanta o projeto, é feita a menção à recolha de dados de trabalhos de prospeção geológica e geotécnica para projetos já executados neste porto, onde se refere a existência de fundos suaves com pendor para leste, existindo um soco de escoadas lávicas, essencialmente de composição basálticas, cobertas por sedimentos cuja espessura aumenta do litoral da ilha para o interior da bacia e atingem valores máximos junto à entrada desta na ordem dos 20 m.

Toda esta informação está também espacialmente apresentada com recurso a cartas elaboradas para esta bacia contendo as elevações dos fundos marinhos consolidados e a espessura dos sedimentos.

Foram igualmente feitas análises para determinação do grau de contaminação dos sedimentos, tendo-se concluído que todas as amostras se enquadravam na classe 1, ou seja, limpas.

O RT termina esta caracterização com uma análise do risco geológico da área, mencionando que além da exposição do local à projeção de piroclastos, a zona norte da baía portuária é considerada como sujeita a efeitos sísmicos cujas intensidades máximas podem atingir o grau X EMS-98, enquanto a sul se podem alcançar danos de grau IX na mesma escala.

O EIA não efetuou qualquer estudo da dinâmica sedimentar na situação de referência, nem menciona quaisquer tendências de alterações neste fator ambiental, pelo que se deduz que a situação das suas características atuais manter-se-iam no cenário de ausência de projeto. Contudo esta situação não deixa de ter sido uma lacuna de informação na caracterização deste fator ambiental.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O EIA expõe várias alterações nas características deste fator ambiental associadas à fase de construção que correspondem a impactes na Geologia e Geomorfologia, nomeadamente:

- Alterações na topo-hidrografia dos fundos marinhos, relacionadas com as dragagens até se alcançarem as cotas de -16 m (ZH) na zona do terminal de transshipment e na bacia de rotação com uma área total de 71 ha e até aos -12 m(ZH) na zona do terminal multiusos numa extensão de 4 ha;
- Geração de grandes volumes de dragados, e pelos perfis das sondagens estima-se poder corresponder a 2.417.683 m³ de sedimentos e 406.500 m³ de lavas consolidadas, parte destes materiais poderão, contudo, ser consumidos na própria construção dos aterros;
- Consumo de recursos minerais que, em caso de reutilização mínima dos materiais dragados, alcançará volumes de materiais inertes na ordem do 2.625.000 m³ na primeira fase, 788.400 m³ na segunda e 415.160 m³ para a construção da zona do terminal multiusos. No mínimo, tendo em atenção o aproveitamento máximo de terras dragadas, será necessário um volume de recursos de 1.004.376 m³. Os valores de consumo de inertes são apresentados em tabelas tendo em consideração diferentes taxas de reaproveitamento dos dragados. O EIA apresenta

ainda uma estimativa de reservas disponíveis em pedreiras licenciadas nas imediações da Via Vitorino Nemésio para informar que existem presentemente disponíveis neste local cerca de 6.966.320 m³ de inertes em condições se serem utilizados nesta obra.

Os primeiros dois impactes são avaliados como negativos, mas pouco significativos, contudo o consumo é qualificado como de muito significativo.

No cenário da solução alternativa considerado no EIA, o volume de aterro seria de apenas 820.000 m³ e numa única fase, não se pretendendo efetuar dragagens para alterações do fundo da baía. Assim, deduz-se que para a fase de construção alternativa, não só os impactes da extração de sedimentos não ocorreriam, como também o consumo de recursos geológicos seria menor que na opção Projeto, mesmo considerando a inexistência de qualquer contributo de materiais dragados para a execução da obra. O RT considera este impacte negativo e significativo.

A CA está de acordo com a qualificação no EIA para o último impacte, contudo e uma vez que não houve neste procedimento de AIA a apresentação de um estudo de dinâmica sedimentar, nem simulações dos efeitos das dragagens ao nível estabilidade dos perfis dos fundos marinhos e das praias, alerta que o impacte das alterações da topo-hidrografia pode ser muito mais significativo que o perspectivado se conduzir à redução de depósitos de areais no litoral, sendo que este aspeto também pode levar a protestos vindos das populações que utilizam as praias desta baía como zona balnear.

A CA, no seu parecer favorável à emissão de declaração de conformidade do EIA, considerou viável que os impactes do projeto na dinâmica sedimentar fosse alvo de estudo apenas em fase de RECAPE, quando já se conhece com rigor os pormenores finais do projeto de execução que se pretende construir.

A CA mantém que o licenciamento ou autorização do projeto apenas poderá ser dado após se compreender com rigor a dinâmica sedimentar resultante do projeto e ficar assegurada a preservação das condições de estabilidade dos perfis das praias atualmente existentes com os requisitos da situação de referência ao nível da qualidade e área de uso balnear.

Fase de Exploração

O EIA para esta fase reconhece a possibilidade o seguinte impacte.

-Alterações na dinâmica sedimentar no interior da bacia portuária.

O EIA qualifica este impacte como negativo significativo.

Tal como já referido para a fase de construção, a CA é de parecer que a não apresentação de um estudo de dinâmica sedimentar impede a qualificação e caracterização deste impacto, assim, considera que apenas foi identificada a possibilidade de ocorrência de alterações na dinâmica sedimentar, mas não é possível neste momento prever os reais efeitos daí resultantes em termos de perfis longitudinais e transversais de reequilíbrio nas praias litorais dentro da baía portuária ao longo desta fase do projeto.

A falta deste estudo impede também prever se para a manutenção da topo-hidrografia pretendida será necessário a realização de trabalhos continuados de dragagens para assegurar as cotas de fundo, desconhecendo-se neste momento a frequência da necessidade de realização de desassoreamentos durante a fase de exploração, com todos outros impactos associados a esta operação ao nível do uso das praias, segurança e produção de dragados.

Novamente a CA reforça a importância de o licenciamento da obra ser condicionado à entrega em RECAPE de um estudo de dinâmica sedimentar de toda a baía sedimentar acompanhado de uma análise de impactos nos diferentes fatores ambientais afetados de modo a assegurar que estes não atinjam uma significância que afete usos e características ambientais que se pretenda preservar.

O EIA não prevê qualquer impacto no cenário alternativo ao nível da geologia e geomorfologia. Contudo a CA considera que só o facto de se alterar a dimensão e os perfis do atual molhe sul do porto da Praia da Vitória é provável que ocorram alterações na dinâmica sedimentar podendo gerar mudanças de perfis nas praias litorais da bacia portuária e na topo-hidrografia.

Apesar do acima mencionado, CA reconhece que sem um estudo de hidrodinamismo e de dinâmica sedimentar é impossível avaliar e qualificar o impacto nos perfis das praias e na topo-hidrografia ao nível da solução alternativa, nem é viável comparar soluções. Neste deve-se ainda ter em consideração as variações perspectivadas ao nível das tendências de alterações climáticas conhecidas para o momento da realização desses estudos e os respetivos efeitos cumulativos com os impactos do projeto ao nível da agitação marítima na área de estudo.

Fase de Desativação

O EIA não estima impactos para esta fase ao nível da geologia e geomorfologia tanto para a solução Projeto como para a Alternativa.

A CA considera que sem estudos de hidrodinamismo e dinâmica sedimentar não é possível concluir sobre impactos para esta fase, que teria de ser referenciada em relação às

características da situação de referência. Assim sendo, o TTPV e a Alternativa com a continuação de estruturas fixas e rígidas, o fim do seu uso como plataforma de transshipment não garante a reposição dos perfis atuais das praias litorais e da topo-hidrografia dos fundos marinhos. Sem os estudos em falta também não é possível comparar as alternativas neste domínio.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O RT, apesar de não propor qualquer medida compensatória ou potenciação ao nível do presente fator ambiental, lista um conjunto de medidas de minimização com impactes neste fator ambiental, mas nem sempre exclusivas a este, para aplicar na fase de construção:

- Cumprimento dos volumes definidos de dragagem indicados no Projeto, para evitar extrações além das estritamente necessárias;
- Delimitação da área a dragar de forma a evitar intervenções em áreas não definidas no Projeto.

Sem os estudos em considerados em falta, a CA considera inviável verificar se serão necessárias outras medidas com efeitos sobre a Geologia e Geomorfologia, mas concorda com os princípios das medidas entretanto discriminadas.

Assim em RECAPE poderão ser identificadas outras medidas que se considerem pertinentes que deverão constar de um Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGAO) a ser aceite pela Autoridade Ambiental que deverá ser transversal a todos os fatores ambientais e pretendendo-se que sejam asseguradas boas práticas ambientais adequadas ao Projeto de Execução em concreto e às características do meio envolvente.

O EIA propõe medidas que considera de potenciação no RT para este fator ambiental, mas que a CA interpreta como medidas de minimização:

- Gestão adequada dos materiais dragados, nomeadamente, através da sua utilização nos trabalhos construtivos e o reforço dos areais das zonas balneares próximas;
- Gestão adequada da exploração do consumo de recursos minerais locais.

Estas medidas devem igualmente ser pormenorizadas em fase de RECAPE e consideradas nos Planos de Gestão que o acompanham.

Fase de Exploração

O EIA não especifica nenhuma medida concreta para este fator ambiental e a ser implementada durante a exploração do projeto de execução.

Novamente a CA é de parecer que a lacuna de estudos e o desconhecimento do projeto final impedem a identificação e definição de todas as medidas que possam considerar-se pertinentes para os impactes deduzíveis do estudo de hidrodinamismo e da dinâmica sedimentar. Assim a colmatação deste aspeto deve ser remetida para o procedimento de RECAPE no caso de uma emissão de DIA condicionalmente favorável, qual deve definir os aspetos que assegurem a possibilidade de identificação de impactes e definição de medidas adequadas à respetiva minimização que tornem os efeitos negativos da TTPV aceitáveis e impossíveis de determinar em sede de procedimento de AIA.

Fase de Desativação

O EIA não prevê qualquer medida para esta fase e a CA considera que se está perante uma situação semelhante à referida para a fase de exploração merecendo o mesmo cuidado.

Programa de Monitorização

O EIA reconhece a possibilidade de ser necessária a implementação de um programa de monitorização para a Geologia e Geomorfologia, deduzindo-se para o acompanhamento das condições de estabilidade dos fundos topo-hidrográficos e dos perfis das praias do litoral, contudo remete a sua definição para o procedimento de RECAPE.

A CA é de parecer que só com estudos de hidrodinamismo, agitação hídrica e de dinâmica sedimentar, considerando a versão final do projeto de execução será viável verificar da necessidade de se definir um programa de monitorização para este fator ambiental, o qual, se pertinente, deve ser apresentado em fase de RECAPE, apreciado e condicionado à aceitação nos termos que venham então a ser indicados pela autoridade Ambiental. Aspeto a ficar salvaguardado em DIA, no caso desta ser favorável condicionada.

3.4 – ÁGUA

Relativamente à caracterização deste fator ambiental, são indicadas as principais fontes de poluição que afetam a qualidade da água no interior do porto, nomeadamente as atuais descargas das redes de águas pluviais, águas residuais, ribeiras e ainda relacionadas com a atividade portuária.

A implementação do projeto agora em análise em nada irá alterar o paradigma das descargas anteriormente referidas.

No que se refere a outras descargas, nomeadamente a descarga de mercadorias a granel poderá ocorrer a deposição de partículas dispersas pelo vento de uma maneira difusa e com reduzida expressão.

Para determinação da qualidade da água no interior da baía da Praia da Vitória foram tidos em consideração:

- a) Os bons resultados da qualidade das águas balneares existentes no interior da baía;
- b) As análises efetuadas para 3 pontos de amostragem selecionados no âmbito controlo de objetivos ambientais de qualidade mínima das águas dada a atividade desenvolvida na área de estudo, incluindo o parâmetro hidrocarbonetos que foi incluído. Desta monitorização, constata-se que os valores obtidos não ultrapassam os valores limite, sendo na sua maioria bastantes inferiores a estes. A CA considera que uma vez que a campanha foi pontual, os resultados obtidos são relativos.

No que respeita à caracterização dos sedimentos a dragar, foram efetuadas recolhas de 16 amostras conforme mostra a figura 5.10 do RT, no entanto, não estão indicadas as cotas a que foram colhidas, contrariando o disposto na alínea a) do n.º 3 do anexo III da Portaria 67/2007, de 15 de outubro, que expressa categoricamente que “as análises devem ser representativas da coluna de sedimentos a dragar, ou seja, desde a superfície até à cota de dragagem, exceto no caso de material com granulometria superior a 2mm, que deve ser excluída.”.

Os resultados das análises laboratoriais constam do anexo III do RT. Estes resultados permitem classificar as amostras como pertencendo à classe 1- material dragado limpo, cuja utilização e deposição não requer medidas restritivas.

A caracterização da qualidade na área de intervenção é adequada, verificando-se, contudo, que nem todas as análises foram efetuadas em laboratório creditado.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O EIA considera que as principais ações do projeto suscetíveis de induzir impactes negativos no decurso da fase de construção estão associadas aos trabalhos de construção em terra (negativo e pouco significativo), às dragagens de cerca de $2.417.683\text{m}^3$ de sedimentos e

406.500m³ de lavas consolidada (negativo e significativo) e, à movimentação de embarcações na bacia portuária (negativo e pouco significativo).

Destas ações, as dragagens e a deposição dos materiais dragados são aquelas que poderão contribuir significativamente para a degradação da qualidade da água devido à remobilização dos poluentes adsorvidos nos sedimentos, aumento dos sólidos em suspensão, alteração dos valores de oxigénio dissolvido e contaminação microbiológica.

Estas alterações poderão comprometer alguns usos da faixa costeira interior à bacia, nomeadamente a prática balnear e o surf.

O estudo prévio admite para a dragagem dos materiais incoerentes o recurso a dragas de sucção com diferentes capacidades e potências. Estes dragados serão transportados em batelão para o local de depósito. Também admite a repulsão dos sedimentos a dragar por sucção diretamente para os locais de aterro e para reforço dos areais das praias.

O estudo prévio prevê ainda a utilização de grua flutuante e grab para o desmonte de rocha facilmente desagregada.

Com a implementação do projeto, o RT qualifica também os seguintes impactes no fator ambiental Água, no âmbito da fase de construção:

- 1) negativo e pouco significativo: A alteração da qualidade da água e águas balneares como consequência dos trabalhos de construção em terra e a contaminação da água, consequência da movimentação de embarcações na bacia portuária.
- 2) negativo e significativo: A alteração da qualidade da água e águas balneares em consequência de dragagens e aterros.

Dado que as alterações na qualidade da água dependem não só da quantidade e características do material a dragar, mas também dos equipamentos a utilizar, não deve ser o empreiteiro a definir as técnicas e equipamentos a utilizar durante os processos de dragagem, quer nos casos de repulsão direta dos sedimentos para as praias onde a draga deve ser provida de grelha de retenção de resíduos, nomeadamente garrafas, plásticos e outros resíduos eventualmente imersos, quer no caso de rocha coesa onde o projeto deve definir claramente o método de desmonte só com recurso a draga flutuante e grab ou com recurso a explosivos.

A CA considera que o RT apresenta a informação necessária, dado tratar-se da fase de estudo prévio do projeto, contudo considera que o significado dos impactos nas águas balneares subestimado.

Fase de Exploração

O EIA, para esta fase, identifica o aumento dos níveis de poluição da água em consequência de derrames acidentais devido ao incremento do número de embarcações a manobrar no interior da bacia portuária, bem como de veículos a circular no porto.

O RT classifica este impacto como negativo e pouco significativo.

A CA considera que o significado do impacto acima referido está subestimado, sobretudo ao nível da água na fase de exploração do projeto.

Fase de Desativação

O EIA não estima impactes para esta fase ao nível da água. A CA considera que poderiam ter sido identificados e avaliados os potenciais impactes decorrentes da desativação do projeto no fator ambiental Água, situação que deve ser colmatada em RECAPE.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O RT, apesar de não propor qualquer medida compensatória ou de potenciação ao nível do presente fator ambiental, lista um conjunto de medidas de minimização com impactes neste fator ambiental, mas nem sempre exclusivas a este, para aplicar na fase de construção e de exploração, sendo omissa para a de desativação:

- Cumprimento dos volumes definidos de dragagem indicados no Projeto, para evitar extrações superiores além das estritamente necessárias;
- Delimitação da área a dragar (e.g. colocação de boias), de forma a evitar intervenções em áreas não definidas no projeto;
- Minimizar, tanto quanto possível, os trajetos entre os locais de remoção e os locais de deposição dos solos submersos e outros materiais dragados;
- O armazenamento de materiais, resíduos e de substâncias perigosas no estaleiro deverá efetuar-se em locais apropriados, devidamente identificados e impermeabilizados e se necessário, face ao produto armazenado, dotados de bacia de retenção;
- Dotar o pessoal afeto à obra dos contatos do Dono de Obra para que possam contactá-lo rapidamente, caso seja necessário despoletar os procedimentos de combate à poluição, com os meios técnicos e humanos qualificados, que a Portos dos Açores dispõe;
- O estaleiro da obra deverá dispor de instalações sanitárias cujo destino final das águas residuais seja adequado;

- As embarcações a utilizar na obra devem ser sujeitas a manutenções periódicas, de modo a evitar derrames acidentais de combustíveis e óleos;
- Manutenção regular e adequada dos meios técnicos de combate à poluição e realização periódica de simulacros de situações de poluição por poluentes na bacia portuária;
- Garantia de informação atempada aos utilizadores das zonas balneares, de eventuais situações acidentais ou outras que provoquem alterações ao nível da qualidade da água.

A CA concorda com estas medidas e acrescenta que, no que respeita a dragagens, estas devem ser efetuadas apenas na vazante da maré, de modo a evitar-se o transporte direto de matérias em suspensão para as praias, se possível fora da época balnear e tendo em conta as épocas de desova das espécies existentes na bacia e local de imersão dos sedimentos.

Fase de Exploração

O RT, para esta fase refere as seguintes medidas de minimização:

- Manutenção regular e adequada dos meios técnicos de combate à poluição e realização periódica de simulacros de situações de poluição por poluentes na bacia portuária;
- Cumprimento das medidas de segurança para transporte de substâncias tóxicas e outras matérias perigosas e manuseamento das mesmas em zonas impermeabilizadas.

Fase de Desativação

O EIA não prevê qualquer medida para esta fase.

A CA considera que se está perante uma situação semelhante à referida para a fase de exploração, merecendo o mesmo cuidado que devem ser indicadas medidas para esta fase em RECAPE.

Programa de Monitorização

O EIA reconhece a importância de programas de monitorização, mas remete para um eventual contexto de RECAPE a descrição pormenorizada do programa de monitorização a adotar.

A CA concorda, mas verificando-se que a metodologia usada na recolha de amostras de sedimentos efetuada não assegura que as mesmas sejam representativas do perfil a dragar, nem permitiu a identificação da estratificação eventualmente existente, por isso recomenda a utilização de uma metodologia que permita a recolha de amostras em profundidade.

No que respeita à qualidade da água, a CA recomenda, durante a fase de construção, especial atenção à monitorização dos sólidos em suspensão e coliformes totais.

Recomenda ainda a inclusão de um ponto de amostragem no local de imersão dos dragados, com recolha na superfície, zona eufótica e fundo.

Atendendo que o EIA foi desenvolvido ao nível de estudo prévio do projeto e o RT remeter para o contexto do RECAPE a descrição pormenorizada do programa de monitorização a adotar para os principais impactes ambientais negativos identificados, com incidência sobre o fator ambiental Água, sendo que neste momento é apenas indicado os itens a abranger pelo programa de monitorização e respetivos relatórios. A CA considera essencial a definição e implementação de um programa de monitorização devidamente aprofundado sobre o fator ambiental Água em RECAPE.

3.5 – ECOLOGIA

Relativamente à caracterização deste fator ambiental, é feita no EIA uma abordagem regional. A área de estudo definida para caracterização da situação de referência do descritor Ecologia contemplou a área onde se considera que haverá maior suscetibilidade de ocorrência de impactes, ou seja, integra uma componente marinha e uma componente terrestre. Foram selecionados diversos locais marinhos e terrestres representativos para realização do trabalho de campo, sobretudo ao nível de identificação de plantas, macroalgas, aves, mamofauna, herpetofauna, peixes e invertebrados marinhos.

Foram identificadas 14 espécies com proteção legal, treze espécies de aves e uma espécie de peixe, designadamente a espécie emblemática *Hippocampus hippocampus* (cavalo-marinho), bastante rara e de difícil deteção. É importante realçar a presença de 2 espécies com estatuto EN (em perigo) na área, o mero *Epinephelus marginatus* e o badejo *Mycteroperca fusca*, ambas com uma ocorrência bastante rara. Ainda, foram detetados indivíduos do taxa *Sterna hirundo* (garajau-comum) com estatuto de conservação VU (vulnerável) e constatada a ocorrência numa zona de nidificação desta espécie de ave marinha.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

Com a implementação do projeto, o RT identifica os seguintes impactes no fator ambiental Ecologia, no âmbito da fase de construção:

Os seguintes como negativos e pouco significativos:

- a) Diminuição da qualidade dos habitats consequência das ações previstas, nomeadamente aterros;
- b) Alteração dos níveis de O₂ e nutrientes na água consequência de aterros;
- c) Perturbação das espécies faunísticas consequência do aumento dos níveis de ruído e perturbação visual;
- d) Alterações fisiológicas e aumento da mortalidade de espécies marinhas consequência de derrames acidentais

O seguinte como negativo e significativo:

- a) Destruição de habitats aquáticos e morte de indivíduos por causas não naturais consequência dos trabalhos construtivos

A CA considera que o significado dos impactos acima referidos está subestimado no EIA.

Fase de Exploração

O EIA para esta fase reconhece a possibilidade o seguinte impacte qualificado como negativo e pouco significativo:

- a) Alterações fisiológicas e aumento da mortalidade de espécies marinhas consequência de derrames acidentais

A CA considera que o significado do impacto acima referido está subestimado e sobretudo que não foram identificados e avaliados todos os potenciais impactes decorrentes da exploração do projeto no fator ambiental Ecologia.

Fase de Desativação

Para a fase de desativação foi identificado um impacte ambiental positivo significativo:

- Retorno de espécies faunísticas à área de estudo.

A CA considera que o significado do impacto acima referido está sobrestimado.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O RT, apesar de não propor qualquer medida compensatória ou potenciação ao nível do fator ambiental Ecologia, lista um conjunto de medidas de minimização com impactes neste fator ambiental, mas nem sempre exclusivas a este, para aplicar nas fases de construção e de exploração, sendo omissas para a fase de desativação.

Fase de construção

O EIA especifica as seguintes medidas de minimização:

- a) Delimitação da área a dragar (e.g. colocação de boias), de forma a evitar intervenções em áreas não definidas no projeto;
- b) Minimizar, tanto quanto possível, os trajetos entre os locais de remoção e os locais de deposição dos solos submersos e outros materiais dragados;
- c) O armazenamento de materiais, resíduos e de substâncias perigosas no estaleiro deverá efetuar-se em locais apropriados, devidamente identificados e impermeabilizados e se necessário, face ao produto armazenado, dotados de bacia de retenção;
- d) Dotar o pessoal afeto à obra dos contatos do Dono de Obra para que possam contactá-lo rapidamente, caso seja necessário despoletar os procedimentos de combate à poluição, com os meios técnicos e humanos qualificados, que a Portos dos Açores dispõe;
- e) O estaleiro da obra deverá dispor de instalações sanitárias cujo destino final das águas residuais seja adequado;
- f) As embarcações a utilizar na obra devem ser sujeitas a manutenções periódicas, de modo a evitar derrames acidentais de combustíveis e óleos;
- g) Manutenção regular e adequada dos meios técnicos de combate à poluição e realização periódica de simulacros de situações de poluição por poluentes na bacia portuária;
- h) Cumprimento das medidas de segurança para transporte de substâncias tóxicas e manuseamento das mesmas em zonas impermeabilizadas;
- i) Os veículos e equipamentos deverão ter as revisões periódicas executadas e encontrarem-se em bom estado de conservação;
- j) As operações de dragagem deverão ser reduzidas ao mínimo em termos temporais, e efetuadas com equipamentos e técnicas adequados ao tipo de material a extrair e de modo a minimizar, tanto quanto possível, o ruído;
- k) Os veículos a motor afetos à obra deverão estar em adequadas condições de manutenção, em conformidade com a legislação em vigor.

Fase de Exploração

O EIA especifica as seguintes medidas:

- a) Manutenção regular e adequada dos meios técnicos de combate à poluição e realização periódica de simulacros de situações de poluição por poluentes na bacia portuária;
- b) Cumprimento das medidas de segurança para transporte de substâncias tóxicas e outras matérias perigosas e manuseamento das mesmas em zonas impermeabilizadas.

Fase de Desativação

O EIA não prevê qualquer medida para esta fase.

A CA considera que deveriam ter sido identificados e avaliados os potenciais impactes decorrentes da desativação do projeto no fator ambiental ecologia.

Programa de Monitorização

No presente caso, atendendo que o EIA foi desenvolvido ao nível da fase de estudo prévio do projeto, o RT remete para o contexto do RECAPE a descrição pormenorizada do programa de monitorização a adotar para os principais impactes ambientais negativos identificados, mas apenas especifica o fator ambiental Água.

A CA considera que existem impactes ambientais negativos muito significativos no fator ambiental Ecologia, pelo que o mesmo deve também ser alvo de um programa de monitorização.

3.6 – QUALIDADE DO AR

O RT inicia a caracterização deste fator ambiental enquadrando-o no regime jurídico em vigor nos Açores, o Decreto Legislativo Regional n.º 32/2012/A, de 13 de julho, que define os parâmetros de referência a utilizar: NO₂, CO, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂ e O₃ com indicação dos respetivos valores limites de concentração para diferentes períodos específicos utilizados como indicadores para qualificar o ar.

Depois é descrita a metodologia de modelação utilizada para estimar a concentração dos parâmetros acima referidos e a sua variabilidade ao longo do ano para uma extensão de 49km² centrada aproximadamente no local de implantação do Projeto e designada por “domínio do estudo”.

A metodologia integra informaticamente dados meteorológicos estatísticos disponíveis para a zona e medidos na rede de meteorologia e valores provenientes de concentração da estação de monitorização da qualidade de ar de fundo da rede europeia existente no Faial que serve de

referência para os Açores, o que permite calcular estimativas de concentrações gases e partículas definidos legalmente e as respectivas variações ao longo do ano, tendo em conta as condições de dispersão provocados pelas variáveis físicas do meio gasoso sobre as emissões das fontes de poluição identificadas adicionadas às frações de fundo.

Os resultados são apresentados para cada gás em quadros, representados espacialmente em fotografia aérea e apreciados em texto.

Para o poluente NO₂, verifica-se que já ocorre incumprimento legal do valor limite horário quando aplicado na simulação o fator F2, definido no diploma para uma estimativa mais desfavorável, que se estendendo por uma área de 11 km² (22% do domínio de estudo) e em torno do setor comercial do atual porto da Praia da Vitória. Ao nível dos valores anuais verifica-se que também é ultrapassado o valor limite, tanto com como sem o fator F2, no primeiro caso em 0,5 km² (cerca de 1% do domínio de estudo), no segundo a área em excedência é um pouco maior 0,6 km². Em ambos os períodos sem afetar zonas residenciais nem recetores sensíveis.

Para o poluente CO, os níveis máximos octo-horários estimados são na situação de referência muito abaixo do valor limite, quer com ou sem aplicação do fator F2, sendo que as concentrações mais elevadas no domínio de estudo são em torno do porto comercial.

Para as partículas PM10 a simulação determinou a ultrapassagem do valor limite para os valores máximos das médias do período diário na legislação quando aplicado o fator F2, mas esta situação ocorre num número de vezes inferior ao máximo permitido anualmente na Lei (35 dias) pelo que resulta no cumprimento dos valores legais. Já para o valor máximo das médias para o período anual a simulação estimou o cumprimento do valor limite com ou sem a aplicação do fator F2. Igualmente a zona de concentrações mais elevadas ocorre junto ao setor comercial do porto, identificando o RT o funcionamento das máquinas não rodoviárias para apoio à atividade portuária a principal fonte deste poluente.

Para as partículas PM2,5, das simulações deduz-se o cumprimento legal do valor limite anual deste parâmetro na situação de referência em todo o domínio do estudo, com ou sem a aplicação do fator F2 e novamente os valores mais elevados são em torno do setor comercial do porto da Praia da Vitória.

Para o SO₂, o EIA esclarece que os mapas de distribuição são avaliados apenas para proteção de ecossistemas, da simulação estimou-se o cumprimento legal do valor limite horário e diário de SO₂ em todo o domínio de estudo, com ou sem aplicação do fator F2.

Mesmo tendo em conta a possível margem de erro nos dados estimados face a possíveis valores medidos in loco em contínuo, a CA considera adequada e suficiente a caracterização apresentada no EIA para a qualidade do ar.

O EIA não perspetiva perspetivas de alterações na caracterização da qualidade do ar perante a ausência do Projeto.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O EIA faz uma identificação de trabalhos e equipamentos associados às obras de execução do projeto para mencionar um conjunto de emissões, perspetivar impactes e avaliá-los.

Talvez devido à variação dos trabalhos ao longo desta fase e a curta duração relativa à seguinte, o RT não integrou as emissões perspetivadas durante a construção nos dados de simulação da caracterização da situação de referência e a CA também considera que as incertezas seriam muito elevadas para exigir este procedimento.

Mesmo assim o EIA perspetiva e avalia o impacte abaixo discriminado:

- Emissão de poeiras e outros poluentes identificados na caracterização, hidrocarbonetos e gases com efeito estufa, qualificando estas emissões como negativas pouco significativas.

O EIA identifica os mesmos tipos de impacte e com a mesma avaliação em caso de adoção da solução Alternativa.

Fase de Exploração

Para esta fase EIA não só prevê emissões poluentes como as quantifica em função das perspetivas de embarcações a utilizar futuramente o porto nas suas diferentes valências e estima os seus efeitos sobre a qualidade do ar ao integrar estes montantes aos valores calculados para a situação de referência e modelando o resultado com recurso ao mesmo método para comparar as concentrações entre o presente e a fase de exploração.

Para o poluente NO₂, verifica-se não só um aumento da concentração do poluente no ar como a continuação do incumprimento legal do valor limite horário apenas quando aplicado com simulação o fator F2, mas agora estendendo-se por uma área mais vasta com cerca de 18 km² (34% do domínio de estudo) e em torno do setor comercial do atual porto da Praia da Vitória. Ao nível dos valores anuais verifica-se a mesma tendência com concentrações mais elevadas e ultrapassagem do valor limite tanto com como sem o fator F2 no primeiro caso a área de

excedência de 0,5 km² mantém-se, mas no segundo atinge 1 km². Contudo, novamente em ambos os tipos de períodos não são afetadas zonas residenciais ou recetores sensíveis.

Para o poluente CO, embora os níveis máximos de concentração octo-horários estimados sejam agora mais elevados que na situação de referência, continuam mesmo assim muito abaixo do valor limite, tanto com como sem aplicação do fator F2, sendo que as concentrações mais elevadas no domínio de estudo se mantém em torno do porto comercial.

Para as partículas PM10 a simulação determinou não só a ultrapassagem do limite para os valores máximos nas médias do período diário na legislação quando aplicado o fator F2, como também concentrações mais elevadas do que na situação de referência, mas esta situação continua a ocorrer num número de dias inferior ao máximo permitido anualmente (35 dias) pelo que se preserva o cumprimento dos valores legais. Igualmente para o período anual a simulação estimou a continuação do cumprimento do valor limite com ou sem a aplicação do fator F2, embora com concentrações mais altas deste parâmetro. Novamente a zona de concentrações mais elevadas ocorre junto ao setor comercial do porto, identificando o RT o funcionamento das máquinas não rodoviárias para apoio à atividade portuária a principal fonte deste poluente.

Para as partículas PM2,5, embora se perspetive um ligeiro aumento das concentrações nesta classe de poeiras, as simulações continuam a apontar para o cumprimento legal do valor limite anual como na situação de referência em todo o domínio do estudo, com ou sem a aplicação do fator F2, sendo os valores mais elevados persistem em ser em torno do setor comercial do porto da Praia da Vitória.

Para o SO₂, à semelhança de todos os anteriores poluentes, prevê-se um acréscimo na concentração deste composto, mas mantém-se o cumprimento legal do valor limite horário e diário de SO₂ em todo o domínio de estudo, com ou sem aplicação do fator F2.

Face a este a estes dados o EIA qualifica o impacte do Projeto na qualidade do ar como negativo e pouco significativo.

O EIA calcula as estimativas do contributo das emissões em Gases com Efeito Estufa (GEE) por setor do porto com o Projeto completo face às perspetivas do número e tipologia de embarcações envolvidas na exploração desta infraestrutura e dos equipamentos associados em terra, concluindo que o contributo maior será proveniente do tráfego marítimo e na ordem de 1.557,21 kton/ano de um total de 1.560,25 kton/ano de CO₂ equivalente.

Para a solução alternativa, o EIA não efetua simulações com estimativas da variação da qualidade do ar em termos legais, contudo identifica o mesmo tipo de impactes da solução Projeto, mas volta a quantificar as emissões de poluentes e de GEE em função das perspetivas de embarcações a operar futuramente nesta versão do porto.

Assim, ao considerar as menores condições de transshipment para a exploração nesta Alternativa e desenvolvendo o mesmo método de trabalho que anteriormente, o EIA deduz que haverá menos embarcações a operar nesta plataforma de contentores internacionais, sendo semelhante a quantidade de movimentos nacionais e regionais, o que no conjunto resulta em menos emissões de poluentes durante a exploração no cenário Alternativa.

Assim, os impactes nesta fase, para a solução Alternativa, mantêm-se negativos e pouco significativos.

A CA concorda com as deduções do EIA ao nível deste fator ambiental para esta fase

Fase de Desativação

O EIA não estima impactes para esta fase ao nível da qualidade do ar, tanto ao nível da solução projeto como Alternativa.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O RT lista várias medidas de minimização para os impactes negativos da fase construção sobre a qualidade do ar que são comuns tanto à solução Projeto, como Alternativa, algumas das quais também com efeitos transversais a diferentes fatores ambientais:

- Efetuar revisões periódicas aos veículos, equipamentos e embarcações para assegurar o respetivo bom estado de conservação e em condições normais de funcionamento;
- Os veículos a motor afetos à obra devem estar em adequadas condições de manutenção e em conformidade com a legislação em vigor;
- O transporte de materiais pulverulentos ou particulados deve ser feito em veículos adequados, com a carga coberta que impeça a dispersão de poeiras;
- O estaleiro deve ser implantado em local o mais afastado possível de zonas habitadas, privilegiando áreas de declive reduzido sem necessidade da abertura de novos acessos;
- Planear os trajetos de circulação de viaturas afetas à obra de forma a evitar ou reduzir a passagem pelos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis;
- Recuperar as vias rodoviárias danificadas pela circulação de viaturas afetas às obras;

- Efetuar o controlo da velocidade de circulação de veículos nos locais da obra, em especial em zonas não pavimentadas e no atravessamento da malha urbana;
- Nos dias secos, nas áreas afeta à obra onde ocorra produção, acumulação e ressuspensão de poeiras deve proceder-se à aspersão regular e controlada de água;
- Planeamento dos vários trabalhos construtivos da obra tendo em atenção a proximidade da malha urbana em conjugação com os usos do porto;
- Limpar os rodados dos veículos à saída da obra quando houver risco de espalhar terra ou lamas nas vias públicas de acesso.

Várias das medidas distintas no RT são variantes de pormenor de uma mesma medida de manutenção e gestão do parque de máquinas e viaturas, tendo em atenção boas práticas ambientais. Contudo estão descritas sem forma de garantir o seu controlo e demonstração às entidades inspetivas e fiscalizadoras.

Assim, a CA é de parecer que em fase de RECAPE, através do caderno de encargos ou dos planos de gestão ambiental da obra ou outro meio, devem ficar evidenciados os critérios de demonstração que garantam às autoridades poderem controlar o cumprimento destas medidas de boa gestão ambiental durante a fase de construção.

Fase de Exploração

O RT lista várias medidas de minimização, algumas são comuns à qualidade do ar e ao ambiente sonoro, e a implementar durante a fase de exploração tanto na solução Projeto como Alternativa:

- Disponibilizar pontos de fornecimento de energia elétrica aos navios atracados para estes dispensarem o funcionamento dos motores auxiliares no decorrer das operações de carga e descarga;
- Utilizar preferencialmente equipamentos não rodoviários elétricos em detrimento do diesel e optar por motores que atendam aos fatores de emissão definidos para os equipamentos do Estágio V da União Europeia;
- Otimizar o tempo de funcionamento dos equipamentos não rodoviários e a respetiva manutenção;
- Otimização dos trajetos de circulação de veículos e equipamentos não rodoviários no interior da área portuária estabelecendo limites de velocidade.

A CA verifica que algumas medidas carecem de pormenorizações que assegure a demonstração do seu cumprimento às autoridades de fiscalização ou de inspeção, aspeto que terá de ficar colmatado em fase de RECAPE.

Fase de Desativação

O EIA não prevê qualquer medida para esta fase.

Programa de Monitorização

Tendo em atenção a pouca significância dos impactes ambientais na qualidade do ar, sobretudo durante a fase de exploração, o EIA não propõe nenhum programa de acompanhamento deste fator ambiental e a CA considera desnecessário essa imposição na DIA.

3.7 – AMBIENTE SONORO

Para caracterizar o ambiente sonoro foram realizadas medições em dois locais na envolvente do porto da Praia da Vitória, identificados em fotografia aérea, contíguos a estradas e complementadas com a contagem de viaturas que circularam junto a esses mesmos pontos.

Só após esta introdução, o RT apresenta o quadro legal de referência para a caracterização do ambiente sonoro, o Decreto Legislativo Regional n.º 23/2010/A, com pormenorização de definições e critérios a considerar, explicitando que o município não efetuou a classificação acústica da zona.

Seguidamente é efetuada uma caracterização espacial do ambiente sonoro com base numa modelação descrita no RT que integra os dados medidos nos dois pontos citados e os estimados tendo em conta os valores de potência sonora dos equipamentos envolvidos nas atividades portuárias, tendo então sido produzidos mapas de ruído para a zona, nos quais se verifica que os valores mais elevados são contíguos às vias envolventes à bacia portuária, sendo os níveis sonoros interpretados como causados essencialmente pelo trânsito rodoviário, onde o contributo do porto no ruído terá um peso residual no litoral da Praia da Vitória.

A CA considerou a metodologia de caracterização suficiente para os objetivos de avaliação dos impactes no ambiente sonoro do presente Projeto.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O EIA, além de expor os critérios de avaliação dos impactes no ambiente sonoro, discrimina vários que perspectiva virem a ocorrer na sequência da prossecução do Projeto, nomeadamente:

- Aumento dos níveis de ruído na área envolvente às obras dos terminais de contentores e de multiusos, discriminado os tipos de equipamentos que se perspectiva serem envolvidos e os respetivos níveis de potência sonora e como fonte de ruído calcula a estimativa dos níveis sonoros de cada um dele a diferentes distâncias até 300m.

Este impacte é avaliado como negativo significativo, ou seja, gerador de potenciais aumentos de 4 a 15 dB(A) mas respeitando os requisitos do regulamento regional de ruído.

- Ocorrência de vibrações que são avaliadas de negativas e pouco significativas.

A partir do exposto no EIA a CA deduz que não deverão ser afetados de modo significativo qualquer recetor sensível, pelo que considera adequada a avaliação apresentada.

Para a solução Alternativa o EIA estima o mesmo tipo de impactes, excluído o ruído associado às dragagens, contudo mantém que se está perante um impacte negativo significativo.

Fase de Exploração

O EIA estima um aumento de tráfego rodoviário na ordem dos 20% na envolvente da baía e apresenta tabelas com variações de tráfego médio horário para os períodos diurno, entardecer e noturno bem como para as potências sonoras típicas dos equipamentos envolvidos nas várias valências do porto, sendo depois estes dados integrados na modelação para perspetivar mapas de ruído resultando na identificação do seguinte impacte:

- Aumento dos níveis de ruído na envolvente do porto comercial, que nos pontos utilizados na caracterização de referência não ultrapassam os 0,7dB(A) em L_{den} e L_n ;

Assim este impacte é avaliado no EIA como negativo pouco significativo.

Para a solução Alternativa o EIA desenvolve uma metodologia semelhante à da solução Projeto, sendo que o aumento de tráfego estimado ronda os 10% e as simulações apontam para um incremento máximo de 0,2 dB(A) em L_{den} e L_n num dos pontos utilizados na caracterização. Conclui assim novamente por um impacte negativo pouco significativo.

Fase de Desativação

O EIA não estima impactes para esta fase no ambiente sonoro nos dois cenários considerados no EIA.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O RT propõe várias medidas de minimização para os impactos negativos da fase construção sobre o ambiente sonoro que são comuns à solução Projeto e Alternativa, à exceção das referentes às dragagens que são apenas para o Projeto e algumas também com efeitos transversais a diferentes fatores ambientais:

- Reduzir ao tempo indispensável as operações de dragagem que devem ser realizadas com equipamentos e técnicas adequados ao tipo de material a extrair;
- Efetuar revisões periódicas aos veículos, equipamentos e embarcações para assegurar o respetivo bom estado de conservação e em condições normais de funcionamento;
- Os veículos a motor afetos à obra devem estar em adequadas condições de manutenção e em conformidade com a legislação em vigor;
- O estaleiro deve ser implantado em local o mais afastado possível de zonas habitadas, privilegiando áreas de declive reduzido sem necessidade da abertura de novos acessos;
- Planear os trajetos de circulação de viaturas afetas à obra de forma a evitar ou reduzir a passagem pelos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis;
- Seleção dos equipamentos de dragagem menos ruidosos e os mais ruidosos devem ser insonorizados e as emissões aferidas mediante a realização de medições de ruído a várias distâncias da draga e junto aos recetores sensíveis, antes ou logo no início da operação da draga;
- As atividades construtivas mais ruidosas devem ser restringidas apenas ao período diurno dos dias úteis;
- Planeamento de trabalhos de modo a minimizar os seus efeitos sonoros junto dos recetores sensíveis e utilização de equipamentos e maquinaria certificados acusticamente e de baixo nível de emissão de ruído.

Várias das medidas propostas não estão adequadamente descritas de forma a garantir o seu controlo e demonstração às entidades inspetivas e fiscalizadoras e a CA é de parecer que em fase de RECAPE, através do caderno de encargos, do plano de gestão ambiental da obra ou outro meio, devem ficar definidos os critérios de demonstração que garantam às autoridades mencionadas a verificação do cumprimento destas medidas durante a fase de construção.

Fase de Exploração

O RT lista várias medidas de minimização comuns à solução Projeto e Alternativa:

- Otimização dos trajetos de circulação de veículos e equipamentos não rodoviários no interior da área portuária estabelecendo limites de velocidade;
- Manutenção regular e periódica dos equipamentos não rodoviários;
- Restringir ao mínimo possível a realização de operações ruidosas em período noturno e ao fim de semana.

A CA verifica que algumas medidas carecem de pormenorizações que assegurem a demonstração do seu cumprimento às autoridades de fiscalização ou de inspeção, aspeto que terá de ficar colmatado em fase de RECAPE e as ações para garantir a manutenção regular dos equipamentos deve-se estender aos rodoviários.

Fase de Desativação

O EIA não prevê qualquer medida para esta fase uma vez que não prevê impactes no ambiente sonoro durante a mesma.

Programa de Monitorização

Embora o EIA não preveja um programa de monitorização para o ambiente sonoro, a realização de medições de ruído a várias distâncias da draga e junto aos recetores sensíveis, antes ou logo no início da operação da draga é em si um programa de acompanhamento.

A CA considera que só se justifica haver um programa de monitorização do ambiente sonoro se ocorrer um pedido de emissão de Licença Especial de Ruído para trabalhos ruidosos fora do período diurno ou durante os feriados e fins de semana ou em caso de reclamação do ruído ouvido junto de recetores sensíveis na envolvente do Projeto.

3.8 – PAISAGEM

Neste Descritor o RT começa por definir a Área de Influência Visual (AIV) do projeto, circunscrevendo para o efeito um buffer de 3 km em torno do terrapleno do cais da Praia da Vitória, o que perfaz uma área de 1.861 ha e abrange as freguesias de Porto Martins, Fonte do Bastardo, Cabo da Praia, Fontinhas e Santa Cruz. Posteriormente o RT continua a caracterização deste Descritor através de duas abordagens distintas, sendo uma de cariz empírico, baseada numa avaliação sensorial assente na experiência “*in situ*”, e outra analítica, assente na ponderação de elementos e características mensuráveis da paisagem em apreço,

abordagens estas que são posteriormente desenvolvidas através dos seguintes tópicos: Abordagem Conceptual; Enquadramento Regional e Local da Área de Intervenção.

Na Abordagem Conceptual, o RT refere o conceito de Paisagem e os seus graus de definição e precisão, tendo por base abordagens empíricas baseadas numa apreciação sensorial das características observáveis da Paisagem.

Relativamente ao Enquadramento Regional da AIV, o RT descreve o conceito de Unidades de Paisagem (UP) adotado e incluído no “Livro das Paisagens dos Açores – Contributos para a Identificação e Caracterização das Paisagens dos Açores”, e enquadra a área em análise na UP “T3 - Ramo Grande”, descrevendo de seguida a referida UP.

No Enquadramento Local, o RT determina a Capacidade Paisagística da AIV para acolher novas ações antrópicas através da aferição da sua Sensibilidade Visual, a qual é calculada com base na ponderação da Qualidade Visual e da Capacidade de Absorção Visual da área em apreço. Para o cálculo da Qualidade Visual são tidas em conta as unidades visuais de paisagem, aspetos visuais intrínsecos, ótimos ecológicos, declive e a orientação das encostas, enquanto que para a determinação da Capacidade de Absorção Visual foram sobrepostas bacias de visibilidade calculadas a partir de pontos de observação representativos da presença humana.

Realizada a ponderação entre a Qualidade Visual com a Capacidade de Absorção, o RT conclui que a AIV do projeto apresenta uma Sensibilidade Visual globalmente baixa, e como tal, uma elevada Capacidade de Absorção.

A CA considera que a caracterização deste Descritor foi efetuada com a profundidade adequada para permitir avaliar os impactes resultantes da implementação do projeto na Paisagem.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O RT apresenta uma análise da visibilidade assente na disrupção visual da linha de horizonte do observador criada pela volumetria do Terrapleno, Contentores e Gruas, previstos construir/implantar no Projeto, e que se encontram descritos no Capítulo 3.2.

O EIA para esta fase reconhece a ocorrência dos seguintes impactes:

- Disrupção visual associada à implementação do projeto;
- Alteração da dinâmica da paisagem.

O EIA classifica estes impactes como de magnitude elevada, negativos e significativos.

No que se refere à Alternativa, o RT apresenta uma análise da visibilidade utilizando uma metodologia semelhante à descrita para a execução do Projeto, desta feita tendo por base os elementos constantes no seu Capítulo 4.

O EIA, na Alternativa e nesta fase, reconhece a ocorrência dos mesmos impactes acima mencionados, contudo classifica-os como de magnitude média, negativos e significativos.

A CA considera que o RT apresenta a informação necessária de modo a avaliar-se adequadamente os impactes na Paisagem.

Fase de Exploração

O EIA para esta fase reconhece, quer para o Projeto quer para a Alternativa, a ocorrência de perturbação visual decorrente da exploração e classifica-o como negativo e significativo.

Fase de Desativação

O EIA não estima impactes para esta fase ao nível deste Descritor.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O RT, apesar de não propor qualquer medida compensatória ou potenciação ao nível do presente fator ambiental, lista um conjunto de medidas de minimização, quer para o Projeto quer para a Alternativa, com impactes neste fator ambiental, mas nem sempre exclusivas a este, para aplicar na fase de construção:

- Proceder à aspersão hídrica, regular e controlada, nomeadamente em dias secos, da área afeta à obra onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras;
- Planeamento da obra, nomeadamente das suas fases, e ordenamento dos trabalhos construtivos, tendo em consideração a proximidade à malha urbana e de forma conjugada com os usos do porto;
- Os rodados dos veículos deverão ser limpos à saída da obra de modo a não espalhar terra ou lamas nas vias públicas de acesso;
- Vedar, com recurso a painéis, as áreas de estaleiro e outras de apoio à obra. Estes painéis deverão ter, pelo menos, dois metros de altura, sendo conveniente que sejam pintados com cores esbatidas, como o branco, o cinzento ou o azul claro;
- Optar pelo tratamento estético das gruas/pórticos, com o objetivo de atenuar a sua imposição visual, preconizando-se a sua pintura com cores esbatidas.

A CA considera que a última medida se deve aplicar à fase de exploração.

Fase de Exploração

O EIA não especifica nenhuma medida de minimização para esta fase quer no Projeto quer na Alternativa.

Fase de Desativação

O EIA não especifica nenhuma medida de minimização para esta fase quer no Projeto quer na Alternativa.

Programa de Monitorização

O EIA não prevê a realização de programas de monitorização com incidência sobre este Descritor.

3.9 – CONDICIONANTES E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Neste Descritor, e no que diz respeito à descrição das Condicionantes, o RT começa por apresentar uma listagem das Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública (SARUP - Tabela 5.44) indicando, caso a caso, a sua aplicação específica à área de implantação do Projeto. De seguida, o RT apresenta o enquadramento do Projeto no âmbito dos regimes específicos das SARUP abrangidas.

A análise aos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) abrangidos, seguiu uma metodologia semelhante à descrita acima para as SARUP (Tabela 5.45). Aqui considerando a dimensão do projeto a CA destaca, no que concerne ao volume dos aterros prospetivados, que deverão ser identificados os locais de onde o material inerte será extraído para os aterros previstos, e caso seja identificada a necessidade de serem abertas novas explorações, averiguada a sua possibilidade no âmbito dos Planos Diretores Municipais da Praia da Vitória e de Angra do Heroísmo (a Área de Gestão AG_TER_02 é abrangida pelos dois concelhos), o que se sugere seja articulado com as orientações do Plano Sectorial de Ordenamento do Território para as Atividades Extrativas da Região Autónoma dos Açores (PAE), não obstante este IGT ser abordado no Capítulo 7 do Descritor Geologia e Geomorfologia.

Não obstante a pertinência de ser efetuado o enquadramento acima mencionado em RECAPE, a CA considera que a caracterização efetuada permite, nesta fase, avaliar os impactes resultantes da implementação do Projeto sobre este Descritor.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O EIA identifica, quer para o Projeto quer para a Alternativa, como impacte sobre este Descritor a “Alteração do uso nas áreas de expansão dos terraplenos”, decorrente do aumento área afeta ao uso especial do Porto da Praia da Vitória, em detrimento da área da Reserva Ecológica, nomeadamente da tipologia “Faixa marítima de proteção costeira”.

O EIA classifica estes impactes como negativos e significativos.

Fase de Exploração

O EIA não especifica nenhuma medida de minimização para esta fase quer no Projeto quer na Alternativa.

Fase de Desativação

O EIA não especifica nenhuma medida de minimização para esta fase quer no Projeto quer na Alternativa.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O RT não apresenta qualquer medida compensatória ou potenciação ao nível do presente fator ambiental nem lista qualquer medida de minimização.

Fase de Exploração

O EIA não especifica nenhuma medida.

Fase de Desativação

O EIA não prevê qualquer medida para esta fase e a CA considera que se está perante uma situação semelhante à referida para a fase de exploração merecendo o mesmo cuidado.

Programa de Monitorização

O EIA não prevê a realização de programas de monitorização com incidência sobre este Descritor.

3.10 – RESÍDUOS

O EIA definiu como área de estudo a zona que contempla o projeto e restantes edificações e infraestruturas que atualmente estão sob a responsabilidade do proponente.

Depois numa tabela lista os resíduos pela sua designação, os respetivos códigos LER, as quantidades produzidas de cada um anualmente em 2015, 2016 e 2017 o tipo de destino e identificação do operador recetor dos mesmos. Permitindo perceber a diversidade e o modo de gestão implementado pela Portos dos Açores.

Igualmente refere que na área do núcleo de pescas existe um parque de resíduos dotado de bacia de retenção.

Na sequência da auscultação da Divisão de Resíduos e CA tem a mencionar o seguinte:

Na caracterização é feita referência à Portaria n.º 209/2004, de 3 de março. Esta Portaria foi revogada, sendo que a Lista Europeia de Resíduos em vigor é a aprovada pela Decisão n.º 2014/955/EU, de 18 de dezembro, assim sobre a listagem de resíduos, alerta-se para o seguinte:

- É referido o código LER 02 02 02, com a seguinte designação Resíduos de Tecidos Animais (restos de cereais). Os resíduos da preparação e processamento de cereais são enquadrados no subcapítulo 02 03 da LER, entendendo-se como o mais adequado para os restos de cereais o LER 02 03 04 – Matérias impróprias para consumo ou processamento;

- O subcapítulo 02 02 da LER refere-se a resíduos da preparação e processamento de carne, peixe e outros produtos alimentares de origem animal. Tratando-se de subprodutos de origem animal, é importante esclarecer que a recolha, transporte e receção de subprodutos animais e produtos derivados deve ser aprovado pela Direção Regional da Agricultura, em cumprimento com o disposto no Regulamento (CE) n.º 1069/2009 de 23 de outubro e do Decreto-Lei n.º 33/2017 de 23 de março;

- O código LER 08 03 17* refere-se a resíduos resultantes da atividade de limpeza e enchimento de tinteiros e *toners*. Caso os resíduos produzidos se tratem de tinteiros e cartuchos de toner vazios, se forem equiparados aos resíduos urbanos deverão ser classificados com os códigos LER 20 01 35* ou LER 20 01 23, consoante apresentam ou não características de perigosidade. Se não forem considerados urbanos deverão ser classificados com os códigos LER 16 02 13* ou LER 16 02 14.

Por fim informa-se que a Administração dos Portos dos Açores, S.A. está inscrita no SRIR com o perfil “Produtores de Resíduos perigosos não urbanos e hospitalares”, com estabelecimento localizado no Cabo da Praia e tem procedido à submissão dos mapas de registo. Contudo de acordo com a base de dados dos Planos Internos de Prevenção e Gestão

de Resíduos (PIPGR), não foi submetido para aprovação o PIPGR, conforme art.º 38 do DLR. N.º 29/2011/A, de 16 de novembro.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O EIA para esta fase prevê:

- Aumento da produção de resíduos equiparados a resíduos sólidos urbanos.

Este impacte está qualificado no EIA como negativo e pouco significativo.

A CA tem a adicionar a ocorrência de resíduos de construção/demolição típicos de obras nesta fase cuja significância deste impacte estará fortemente dependente da quantidade de dragados não reutilizáveis na obra e da qualidade destes materiais. Aspeto que necessita de ser colmatado e devidamente apreciado em sede de RECAPE para uma melhor avaliação.

Fase de Exploração

O EIA para esta fase reconhece a possibilidade o seguinte impacte.

- Aumento da quantidade dos vários resíduos presentemente produzidos pelo proponente na ordem dos 20%.

Este impacte está qualificado como negativo e significativo.

Considerando a configuração da baía, a proteção conferida pelos molhes, o histórico de dragagens e os fundos marinhos, não será espetável a necessidade de recorrer a dragagens de manutenção durante o período de exploração do porto. Contudo, só após a definição da geometria das obras marítima na fase de Projeto de Execução será possível elaborar os estudos da hidrodinâmica, da dinâmica sedimentar e do trânsito sedimentar na baía da Praia da Vitória.

Fase de Desativação

O EIA estima impactes para relacionados com a remoção de equipamentos.

Ao nível da solução alternativa o EIA apresenta impactes do mesmo tipo da solução projeto.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

No que se refere à gestão dos dragados a CA considera que se deverá cumprir com as normas aplicáveis dos seguintes diplomas, nomeadamente:

- a) Regime de utilização dos recursos hídricos aprovado pelo Decreto-Lei nº 226-A/2007, de 31 de maio, na sua atual redação;

b) Portaria n.º 67/2007, de 15 de outubro, que fixa as regras de que depende a aplicação do Regime de utilização dos recursos hídricos na Região Autónoma dos Açores, nomeadamente os pontos 1, 7, 8 e 9, o anexo I (“6. Imersão de resíduos”, “11. Recarga de praias e assoreamentos artificiais” e “19. Extração de inertes”) e o anexo III;

c) Decreto Legislativo Regional n.º 31/2012/A, de 6 de julho, relativo ao regime jurídico de extração de inertes na faixa costeira e no mar territorial.

Os inertes resultantes das operações de dragagem e de quebramento de rochas, nas fases de construção e de exploração, consoante o seu grau de contaminação, devem ser utilizados prioritariamente na obra portuária em apreço e, caso haja material sobranter, devem ser utilizados noutras obras portuárias ou de proteção marítima bem como na alimentação artificial da faixa marítima de proteção incluindo a baía da Praia da Vitória.

A CA tem ainda a referir que na fase de procedimento de RECAPE o proponente deverá apresentar junto com o projeto todos os planos de gestão de resíduos adequados às tipologias de produção previsíveis para apreciação e dependente da aprovação da Autoridade Ambiental. Sendo essencial o Plano Interno de prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PIPGRCD) para a fase de construção.

Os Planos a entregar em RECAPE devem indicar a distribuição das competências ou obrigações entre entidades envolvidas nas diferentes fases de implementação do Projeto: construção, exploração e desativação; nomeadamente: proponente, empreiteiros, subempreiteiros, concedente e concessionários, utentes do empreendimento e operadores, tendo em atenção a legislação em vigor à data do licenciamento e sujeito a posteriores atualização legais.

3.11 – SOCIOECONOMIA

O RT inicia a caracterização integrando a Região Autónoma dos Açores na categoria das Regiões Ultraperiféricas da EU, salientando as desvantagens decorrentes da descontinuidade territorial e distanciamento ao Continente Europeu, nomeadamente no condicionamento dos movimentos de pessoas e bens que se reflete no desenvolvimento económico e social.

Prossegue salientando o papel fundamental que os portos assumem no desenvolvimento económico e social destas regiões e procede à localização do projeto no Porto da Praia da

Vitória, considerando-o como o porto com maior relevância e fluxo de embarcações da ilha Terceira e grupo central do arquipélago dos Açores.

Tendo em conta as especificidades do projeto, o RT considera que as suas repercussões, principalmente na fase de exploração, irão ultrapassar os limites do concelho, apresentando na caracterização da socio economia preferencialmente, dados a nível do concelho da Praia da Vitória, da Ilha Terceira e da RAA no seu todo, nomeadamente população e emprego, atividades económicas e transportes.

Por fim caracteriza as atividades económicas que se desenvolvem na área da Baía da Praia da Vitória.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

O EIA considera expectáveis impactes na socioeconomia na fase de construção do projeto, nomeadamente:

- Perturbação da população, devido à generalidade das ações previstas, como ruído e vibrações devido a maquinaria, equipamentos e aumento de tráfego; produção de poeiras e descontinuidade visual da paisagem;
- Criação de emprego devido à necessidade de mão-de-obra para a generalidade dos trabalhos;
- Valorização da economia local na eventualidade da necessidade de recorrer a mão-de-obra externa à ilha que poderá representar uma maior procura por alojamento, restauração e comércio;
- Constrangimentos operacionais na bacia portuária devido às ações de dragagens, construção do prolongamento do molhe sul, terraplenos e cais.

O EIA considera estes constrangimentos pontuais ao nível da movimentação de embarcações na bacia portuária por via de um maior afluxo em simultaneidade e necessidade de ajuste de escalas de navios de mercadorias, de forma intercalada com o avanço e faseamento da obra. Não são referenciados os constrangimentos às embarcações que operam dentro da baía, fora do Porto, tais como embarcações de pesca, de atividades de recreio e lazer e marítimo turísticas. Tal como não são referenciados eventuais impactes na fase de construção devido à alteração da configuração dos fundos e alteração da dinâmica sedimentar nas atividades que se desenvolvem nas praias e indiretamente noutras atividades

nas zonas envolventes. Reforça-se assim a necessidade de apresentação de estudo de deriva sedimentar referenciado no fator ambiental Geologia e Geomorfologia, na fase de RECAPE.

O primeiro e último impactes são qualificados no EIA como negativos, o primeiro significativo e o último pouco significativo. O Segundo e terceiro impactes são qualificados de positivos significativos.

A CA concorda com a qualificação dos impactes negativos, mas considera que o último poderá ser significativo.

Fase de Exploração

O EIA considera expectáveis impactes na socio economia na fase de exploração do projeto, nomeadamente:

- Perturbação da População, considerando que com a exploração do projeto ocorrerá um aumento da perturbação da população, por haver um incremento do tráfego de navios de mercadorias, movimentação de cargas nos terminais de contentores e multiusos e tráfego rodoviário na envolvente do Porto. Classificado como negativo pouco significativo.
- Constrangimentos ao uso recreativo da bacia portuária, aqui é referida a ocorrência dos constrangimentos devido a eventuais efeitos indiretos da alteração da dinâmica sedimentar na bacia portuária com implicações ao nível dos perfis das praias e consequente usufrutos dessas zonas. Reforça-se a necessidade da elaboração dos estudos em fase de RECAPE. Também o EIA considera expectáveis alterações na agitação marítima na bacia portuária, resultantes da movimentação de embarcações e que também podem provocar constrangimentos, ainda que temporários e pouco significativos, a atividades náuticas e de lazer que decorram na baía. No total classificado como negativo significativo.

A CA considera que a agitação marítima pode decorrer não só da circulação de grandes embarcações, mas também da diferente configuração que o projeto prevê para a entrada da baía, devendo em RECAPE ser analisada essa situação.

- Criação de emprego e formação de mão de obra especializada, com uma estimativa de 300 postos de trabalho para a gestão e manutenção do terminal de transhipment e a possibilidade de criação de emprego indireto e induzido. Classificado como positivo e muito significativo.
- Valorização da economia local, por eventual necessidade de mão de obra exterior à ilha (atividade de conceção), gestão e manutenção do terminal promoverá uma dinamização da

vertente da economia local da Praia da Vitória sobretudo a nível de alojamento e restauração. Classificado como positivo e significativo.

- Aumento da competitividade da economia açoriana de médio / longo prazo pela redução de custos associados às importações/exportações. Classificado como positivo e significativo.

- Aumento do rendimento disponível por parte da população, durante a exploração do projeto poderá haver redução de custos associado às importações e exportações, bem como o fomento da competitividade do tecido económico local e regional, podendo contribuir para um aumento do rendimento disponível. Classificado como positivo e pouco significativo.

Fase de Desativação

O EIA considera para a fase de desativação a cessação de atividades geradoras de mais valias económicas, representando o regresso ao paradigma da exploração comercial semelhante ao da situação de referência.

Alternativa ao projeto

Fase de construção

Com a implementação da alternativa o EIA considera os mesmos 3 primeiros impactes que na implementação do projeto e com a mesma significância, considerando não existirem constrangimentos operacionais na bacia portuária por não haver lugar a dragagens e menos afluxo de embarcações.

Fase de Exploração

Com a implementação da alternativa ao projeto na fase de exploração, o EIA considera a existência de alguns dos impactes identificados para a implementação do projeto e com a mesma significância:

- Perturbação da população,
- Criação de emprego e formação de mão de obra especializada,
- Valorização da economia local,
- Aumento da competitividade da economia açoriana.

Acresce aqui um impacte negativo e significativo:

- A existência de constrangimentos na exploração do porto comercial, constrangimentos operacionais e logísticos decorrentes da área limitada de terrapleno disponível, quer para o transhipment de contentores quer para a carga geral a operar nos restantes cais do porto.

Poderão registar-se constrangimentos ao nível das entradas e dos períodos médios de estadia dos navios no cais comercial e ainda conflitos devido à simultaneidade e sobreposição entre operações de transhipment e cabotagem insular.

Fase de Desativação

O EIA considera para a fase de desativação a cessação de atividades geradoras de mais valias económicas, representando o regresso ao paradigma da exploração comercial semelhante ao da situação de referência tal como para o projeto.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O EIA propõe várias medidas de minimização para os impactes negativos sobre a socioeconomia que são comuns à solução de Projeto e Alternativa que se encontram elencadas na Tabela 8.1 e que são comuns a outros fatores, tratando-se de uma listagem de boas práticas que deverão ser efetivamente cumpridas.

3.12 – PATRIMÓNIO

Relativamente à caracterização deste fator ambiental, são identificados e analisados os imóveis ou conjuntos classificados no contexto da área de influencia do projeto. Foi identificado como procedimento de base a consulta de documentação e legislação com relevância na matéria.

Aqui deverá ser corrigido a “Listagem de imóveis classificados ou em vias de classificação do Município de Ponta Delgada,” para Município da Praia da Vitória.

Considerando a documentação consultada, o RT identifica pelo seu enquadramento geográfico relativamente à área de estudo 3 imóveis classificados, salientando o Forte de Santa Catarina do Cabo da Praia, com a sua zona de proteção de 50m no limite do espaço afeto ao Terminal Multiusos é o imóvel que poderá ser afetado pelo projeto, tendo em conta a sua exposição e proximidade.

Quanto à componente aquática do Património, apesar de identificados 5 naufrágios na Baía da Praia da Vitória, o RT refere que não são conhecidos indícios de património arqueológico subaquático na área de projeto.

Impactes Ambientais do Projeto e da Alternativa

Fase de construção

Dada a proximidade do imóvel de interesse público, Forte de Santa Catarina, o EIA considera que as ações previstas para esta fase podem provocar constrangimentos ou mesmo colocar em causa a sua salvaguarda devido a:

- Vibrações e maior carga introduzidas sobre o terreno,
- Trabalhos construtivos diversos e maior fluxo de viaturas pesadas poderão potenciar e induzir uma maior degradação do Forte.

Contudo atendendo que os locais de maior proximidade ao forte já configuram uma utilização portuária (estacionamento do Porto, consideram o impacte negativo pouco significativo).

Fase de Exploração

O EIA para esta fase não perspetiva a introdução de impactes.

Fase de Desativação

O EIA não estima impactes para esta fase.

Medidas de Minimização, Compensatórias e de Potenciação

O RT, apesar de não propor qualquer medida compensatória ou potenciação ao nível do fator ambiental Património, define medidas de minimização com impactes neste fator ambiental, para aplicar na fase de construção:

- Proceder à delimitação da zona de proteção do Forte de Santa Catarina do Cabo da Praia, de modo a que seja promovida a sua salvaguarda.

Fase de Exploração

O EIA não especifica nenhuma medida.

Fase de Desativação

O EIA não prevê qualquer medida para esta fase.

Fase de Exploração

Programa de Monitorização

O EIA não apresenta nenhum programa de monitorização para este fator ambiental, contudo a CA considera que deverá ser apresentado um programa de monitorização do Forte de Santa Catarina do Cabo da Praia, partindo duma caracterização do estado atual do edifício e comparando periodicamente o estado dos seus elementos construtivos e, caso seja necessário, apresentar medidas compensatórias.

3.13 – ANÁLISE DO RISCO

A análise de risco não corresponde a um fator ambiental, embora neste parecer surja sequencialmente àqueles uma vez que dos mesmos resultam efeitos que podem ser minimizados. No RT este aspeto é apresentado como um capítulo próprio onde, genericamente, se expõe um levantamento dos acidentes possíveis de ocorrer nas várias fases do projeto e se perspetiva as respetivas consequências potenciais.

É igualmente apresentada neste capítulo do RT uma descrição das alterações climáticas identificadas no Plano Regional das Alterações Climáticas (PRAC) que devem ser consideradas na elaboração do projeto de execução para diminuir a sua vulnerabilidade.

3.13.1 RISCOS ASSOCIADOS AO PROJETO

Riscos associados à fase de construção

O RT assume que esta fase envolve os riscos específicos ao das obras marítimas e de construção civil, as quais são expostas numa lista.

Medidas de Minimização

Fase de Construção

O EIA elenca um conjunto de medidas preventivas para os riscos à fase de construção.

A CA é de parecer que foi efetuado um levantamento adequado a uma fase de estudo prévio, mas devem ser elaborados um ou vários planos específicos para a fase de construção e sujeitos a aprovação da Autoridade Ambiental que cubram as vertentes de Segurança e Saúde (PSS), de Prevenção e Gestão dos Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) e a Gestão Ambiental da Obra (PGAIO) a entregar quando do procedimento de RECAPE.

No plano ou planos com as vertentes acima referidas modo integrado deve ficar convenientemente discriminadas as obrigações e os deveres nestas matérias que competem

aos construtores, ao dono da obra e à concessionária durante os trabalhos de construção, prevendo ainda a possibilidade de subempreiteiros.

Fase de Exploração e desativação

O desenvolvimento deste ponto segue genericamente a metodologia da fase anterior.

A CA é de parecer que quando da fase de RECAPE deve ser elaborado um plano de gestão ambiental para a fase de exploração onde fique devidamente regulado as obrigações e procedimentos de todos os envolvidos nas atividades associadas à exploração do TTPV.

3.13.2 ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Este ponto está menos desenvolvido que os riscos inerentes ao Projeto, é mencionado que o PRAC estima um aumento reduzido mas generalizado da precipitação nas ilhas do grupo central, com uma maior concentração no inverno, bem como uma maior frequência e magnitude dos fenómenos de sobre-elevação marítima e consequentemente da probabilidade de galgamento, sendo que se estima em paralelo a subida que pode ir até 1m do nível do mar na região dos Açores.

Posteriormente, o RT assume que as adaptações ao nível do Projeto a estas perspetivas de evolução climática devem ser implementadas em contexto de conceção no projeto de execução.

4. CONSULTA PÚBLICA

4.1 RESUMO DA CONSULTA PÚBLICA

Nos termos do preceituado no artigo. 106.º do Diploma AILA, a Autoridade Ambiental procedeu à publicitação da Consulta Pública através de editais e de um anúncio publicado no dia 5 de março de 2019 no jornal “Diário Insular” contendo os elementos obrigatórios para a divulgação do período de Participação Pública.

Tendo em conta as exigências da Diretiva 2011/92/EU de Parlamento Europeu e do Conselho, na versão resultante da sua alteração pela Diretiva 2014/52/EU, a Consulta Pública e da alínea a) do n.º 2 do artigo 106º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, a Consulta Pública decorreu ao longo de 30 dias úteis, entre 6 de março e 16 de abril de 2019 inclusive.

A documentação obrigatória esteve disponível durante a Consulta Pública em formato papel nas instalações da Direção Regional do Ambiente, nas três Bibliotecas Públicas e Arquivos

Regionais dos Açores e na Câmara Municipal da Praia da Vitória e também em suporte digital na página da internet da Autoridade Ambiental através do seguinte endereço:

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

Nos Editais remetidos para os locais onde se encontrava disponíveis os documentos em papel e no Portal na Internet, bem como no anúncio do jornal constava a informação de que os interessados, devidamente identificados, podiam manifestar-se por escrito, no prazo da Consulta Pública, dirigindo as suas exposições à Direção Regional do Ambiente, sita na Rua Cônsul Dabney, Colónia Alemã, 9900-014 HORTA ou para o correio eletrónico: qualidade.ambiente@azores.gov.pt.

Findo o período estipulado e passados 5 dias para a eventual receção por correio postal enviado no prazo limite, verifica-se que foram rececionados ao todo dez apreciações de interessados individuais e uma de pessoa coletiva. Cujos respetivos contributos se encontram apenas ao Relatório da Consulta Pública que constitui o Anexo I do presente parecer.

Genericamente as várias participações centram-se na preocupação com os efeitos das alterações no hidrodinamismo dentro da baía portuária, em virtude novo perfil do molhe do porto e dos desassoreamentos previstos, sobre a denominada onda da Ribeira de Santo Antão fundamental para a prática de bodyboard e surf nesta zona, bem como as consequências socioeconómicas resultantes do desaparecimento desta ondulação devido à presença de várias infraestruturas de restauração e apoio e à realização de eventos desportivos no local.

Igualmente todos recomendam que a Associação de Surf da ilha Terceira seja ouvida antes da execução do projeto e esta no seu parecer disponibiliza-se neste sentido de molde a assegurar a preservação desta onda natural existente na situação de referência.

4.2. CONSULTA A ENTIDADES

A Direção Regional do Ambiente procedeu a pedidos de pareceres a várias entidades ao abrigo do número 1 do artigo 38.º do Diploma AILA, nomeadamente: Capitania do Porto da Praia da Vitória; Câmara Municipal da Praia da Vitória, Direção Regional da Cultura, Direção Regional dos Transportes e Direção Regional das Pescas, concedendo para o efeito um período de 20 dias úteis a contar da receção do pedido conforme o n.º 3 do mesmo artigo e diploma citado.

- A Direção Regional das Pescas é favorável ao empreendimento, mas alerta para a necessidade de salvaguardar os interesses da fileira das pescas, nomeadamente através da criação de corredores de navegação para movimentação das embarcações com ela relacionadas;

- A Câmara Municipal da Praia da Vitória, salienta a necessidade de preservar a fauna, flora e, sobretudo, os areais da baía devido à sua estratégia de potenciar o lazer nesta zona através da prática de desportos náuticos, atividades recreio e investimentos turísticos, sendo assim fundamental o conhecimento das condições dinâmica hídrica e dos sedimentos resultantes do projeto antes da sua execução.

Os pareceres entretanto recebidos e provenientes das entidades auscultadas constam do Anexo do presente documento junto com o relatório da Consulta Pública.

4.3 – APRECIÇÃO DA CA AOS PRINCIPAIS ASPETOS FOCADOS NAS PARTICIPAÇÕES DOS INTERESSADOS

Verifica-se que na generalidade as preocupações levantadas pelos interessados nas suas participações durante a Consulta Pública identificaram aspetos que já tinham sido alvo de atenção por parte da CA nos seus anteriores pareceres de apreciação do EIA, nomeadamente agitação marítima e dinâmica sedimentar com os seus reflexos nos usos costeiros dentro da baía portuária, por isso quando da elaboração do presente documento foram consideradas pelos técnicos envolvidos nas suas considerações expostas dentro dos fatores ambientais a que dizem respeito.

Assim, ao nível da agitação marítima, a CA reconheceu que, tendo em conta a fase de Estudo Prévio em que decorreu o procedimento de AIA, a argumentação do proponente de pretender implementar um concurso público de conceção, construção e de exploração do TTPV onde as soluções finais poderiam ser muito diferentes, era pertinente aceitar que as simulações do hidrodinamismo dentro da baía para todas as fases de construção do empreendimento e de exploração fossem entregues na Autoridade Ambiental apenas em RECAPE, momento em que a PA, S.A. terá de demonstrar o respeito pelas medidas que ficarem consignadas na DIA, sendo esta que determinará os termos respeitantes às características da ondulação junto ao litoral para a prática de determinadas modalidades de surf e aos usos balneares na baía portuária.

No fator ambiental Clima e Agitação Marítima a CA definiu condições que estes estudos devem respeitar para poderem colmatar lacunas ainda existentes e demonstrar o cumprimento da DIA.

Igualmente no mesmo fator ambiental e na Geologia e Geomorfologia, a CA reconheceu a argumentação do proponente considerando que a fase de procedimento de RECAPE será o momento adequado para colmatar todas as lacunas ainda existentes em termos de dinâmica

sedimentar e de avaliar convenientemente os efeitos na estabilidade das praias da baía e perfil costeiro de modo a verificar a conformidade do Projeto de Execução relativamente às condicionantes que vierem a ser consignadas na DIA nesta matéria.

Sobre a solicitação de auscultação técnica da Associação de Surf da Ilha Terceira (AST), a CA nada tem a opor, contudo, esta, a merecer aprovação ou a ser exigida pela Autoridade Ambiental, só se justifica no decorrer da elaboração do Projeto de Execução a ser desenvolvido pelo vencedor do Concurso Público Internacional para a concessão do terminal de transshipment de contentores do Porto da Praia da Vitória e conhecedores das condicionantes da DIA e não na fase de Estudo Prévio dado o grau de incerteza da solução construtiva que será preconizada pelo concessionário.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Comissão de Avaliação, após apreciar a versão do Estudo de Impacte Ambiental de janeiro de 2019, para o Terminal de Transshipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória, os Anexos apresentados ao mesmo e o Estudo Prévio para o projeto do proponente a colocar a concurso de conceção, construção e ou exploração, bem como os pareceres de outras entidades consultadas e entregues na Autoridade Ambiental e ainda as participações da Consulta Pública, considera o seguinte:

As principais incertezas detetadas nesta fase do procedimento de AIA relacionam-se com o desconhecimento pormenorizado da dinâmica sedimentar no interior da baía e do comportamento desta com a construção do empreendimento na sua versão de projeto de execução, bem como no hidrodinamismo, impedindo para já a identificação e a avaliação adequada de impactes na movimentação dos sedimentos, na estabilidade do perfil do litoral e das praias e nas características da ondulação que presentemente servem aos usos balneares e desportos de onda existentes na situação de referência, bem como dos seus efeitos nos objetivos e viabilidade económica das estruturas implementadas em paralelo para apoio e aproveitamento económico destas atividades.

Contudo, considerando que esteve apenas em apreciação um Estudo Prévio de uma pretensão para uma infraestrutura que posteriormente será alvo de um processo concursal na modalidade de conceção e construção, pelo que ainda se desconhecem as soluções construtivas e perfis finais que o futuro concessionário irá adotar, situação que impede neste momento a avaliação adequada de alguns impactes para a baía da Praia da Vitória, nomeadamente os acima mencionados.

A Comissão de Avaliação é de parecer que as maiores lacunas identificadas deverão ser convenientemente colmatadas em fase de verificação de conformidade ambiental do Projeto de Execução com a DIA no caso desta ser condicionalmente favorável, momento em que será viável avaliar os impactes perspetivados neste procedimento de AIA, bem como perceber a adequação das respetivas medidas de minimização ou de compensação dos efeitos negativos ou de potenciação dos positivos e ainda da definição dos programas de monitorização a implementar.

Assim a Comissão de Avaliação considera que em fase de verificação da conformidade ambiental do projeto de execução com a DIA deverão ser apresentados os vários estudos discriminados no presente parecer os quais devem contemplar os riscos inerentes às alterações

climáticas perspectivados para a área de estudo e soluções técnicas introduzidas no projeto e outras medidas para fazer face às tendências estimadas presentemente.

A Comissão de Avaliação considera que além das incertezas supramencionadas, as atividades associadas à construção e à exploração pretendida de um Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória pode também envolver impactes negativos significativos em fatores ambientais como a qualidade da água, a geomorfologia, a ecologia e socioeconomia que importa compreender com maior pormenor em fase de verificação da conformidade ambiental do Projeto de Execução com a DIA.

O principal impacte positivo está relacionado com a potenciação comercial de exploração do porto da Praia da Vitória que poderá refletir-se na dinamização da economia local e inclusive ter reflexos de abrangência regional e ocorre essencialmente na fase de exploração e no caso dos cenários perspectivados se concretizarem. Uma vez que este está também dependente de fatores externo que não são controláveis pelas Autoridades dos Açores.

Ao nível da população verificou-se que as principais preocupações se relacionam com a preservação das características de ondulação no interior da baía portuária que permitam a continuidade das modalidades de desporto de ondas presentemente praticadas, o uso balnear das praias atuais e das condições que assegurem a viabilidade das infraestruturas de apoio a estas atividades.

Face ao acima exposto esta Comissão de Avaliação é de parecer que a emissão de uma eventual Declaração de Impacte Ambiental favorável, deve ficar condicionada ao seguinte:

- Apreciação da conformidade ambiental do Projeto de Execução em sede da Autoridade Ambiental devidamente acompanhada de estudos de hidrodinamismo e dinâmica sedimentar adequados à modelação dos efeitos do Projeto de Execução que permita avaliar convenientemente os respetivos impactes ambientais no Clima e Agitação Marítima e Geologia e Geomorfologia que colmatem as incertezas que atravessaram o procedimento de AIA em fase de Estudo Prévio;
- Apresentação de soluções de projeto que salvaguardem a prática dos desportos náuticos, em particular, a prática de desportos de onda junto à Praia da Riviera e os usos balneares nos areais da baía portuária, soluções sobre as quais devem ser ouvidas a Câmara Municipal da Praia da Vitória e a Associação de Surf da Ilha Terceira, devendo ser apresentados os resultados dessa articulação;

- Apresentação de plano de monitorização relativo à dinâmica sedimentar, tendo em vista avaliar a evolução das praias da zona afetada e o eventual assoreamento junto às condutas que alimentam o Paul da Praia da Vitória;
- Realização de estudos de monitorização da evolução observada na morfologia e dinâmica sedimentar e as consequências relacionadas com o rebaixamento das cotas batimétricas, com a atualização regular das simulações, a desenvolver ao longo de um período que se estenda até 10 anos após a finalização da obra;
- Realização das operações de dragagem após consulta à Câmara Municipal da Praia da Vitória, para além das entidades legalmente definidas para a autorização das operações de dragagem;
- Apresentação detalhada de um plano de monitorização dos materiais dragados e da qualidade da água, para as fases de construção e exploração;
- Criação de corredores de navegação que permitam a movimentação das embarcações de pesca mediante um ordenamento adequado do espaço marítimo da baía portuária;
- Apresentação dos resultados da articulação com representantes dos intervenientes na fileira da pesca, de forma a salvaguardar os seus interesses, em especial durante a fase de construção;
- O Relatório de Conformidade de Execução do Projeto de Execução deverá cobrir as lacunas de caracterização persistentes no Estudo de Impacte Ambiental e identificadas pela Comissão de Avaliação no seu Parecer Final, nomeadamente a referente à caracterização qualidade dos vários estratos de sedimentos sujeitos a movimentações com a implementação do projeto;
- Cumprimento das medidas de minimização contidas no Estudo de Impacte Ambiental com as alterações e adições introduzidas pela Comissão de Avaliação através do presente parecer e ter em consideração os impactes que apenas possam convenientemente avaliados com a colmatação dos conhecimentos adquiridos com estudos e modelações requeridos;
- Definição dos vários Programa de Monitorização propostos no Estudo de Impacte Ambiental nos termos aceites pela Comissão de Avaliação no presente parecer e devidamente atualizados face aos estudos a implementar para colmatar as lacunas de conhecimento persistentes no procedimento de AIA;
- Entrega dos diferentes planos de gestão de obra e resíduos para as fases de construção e de exploração do projeto de Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da

Vitória requeridos no procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental nos termos propostos pela Comissão de Avaliação no seu parecer final.

Horta, 24 de maio de 2019

P'la Comissão de Avaliação

Sónia Santos
(DSQA)

Anexo

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA DO PROCEDIMENTO DE AIA E PARECERES RECEBIDOS DE ENTIDADES AUSCULTADAS