

Estudo de Impacte Ambiental

**Terminal de *Transshipment* de
Contentores do Porto da Praia da Vitória**

Resumo Não Técnico



Proponente:

Portos dos Açores, S.A.

Janeiro de 2019

Informação sobre o documento e autores	
Proponente	Portos dos Açores – Direção-Geral dos Portos da Terceira e Graciosa
	Zona Industrial – Cabo da Praia 9760-571 Praia da Vitória ☎ +351 295 540 000 ☎ + 351 295 540 019 ✉ dgptg@portosdosacores.pt
Descrição do Documento	Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória
Versão	2.0
Referência do Ficheiro	RTXVIII_07_RNT-EIA_PDA_TPV
N.º de Páginas	36
Execução do Estudo	LabGeo – Engenharia e Geotecnologia
	Rua Azores Parque 102 – Edifício 2.1 9500-794 Ponta Delgada ☎ +351 96 373 02 87 ✉ info@labgeo.pt
Coordenador do Estudo	Diogo Caetano
Data	Janeiro de 2019

Índice

1	Introdução.....	1
1.1	Resumo Não Técnico – O que é?	1
1.1	O Porquê do Estudo de Impacte Ambiental	1
1.2	Identificação do Projeto, Proponente e Entidade Licenciadora.....	2
2	Descrição do Projeto.....	3
2.1	Enquadramento Geográfico.....	3
2.2	Exploração e Funcionamento do Cais Comercial	3
2.3	Objetivo do Projeto.....	5
2.4	Descrição Sumária do Projeto	5
3	Caracterização da Situação de Referência.....	9
3.1	Clima e Agitação Marítima.....	9
3.2	Geologia e Geomorfologia	10
3.3	Água	11
3.4	Ecologia.....	12
3.5	Qualidade do Ar	15
3.6	Ambiente Sonoro	15
3.7	Paisagem.....	15
3.8	Condicionantes e Ordenamento do Território.....	16
3.9	Resíduos	17
3.10	Socioeconomia.....	18
3.11	Património	21
3.12	Evolução da Situação de Referência na Ausência de Projeto.....	22
4	Principais Impactes Gerados pelo Projeto	23
4.1	Impactes Negativos e Medidas de Minimização	23

4.2	Impactes Positivos e Medidas Compensatórias e de Potenciação	25
4.3	Monitorização dos Impactes	26
5	Alternativa ao Projeto	28
5.1	Impactes Significativos da Alternativa.....	28
5.2	Análise Comparativa dos Cenários do Projeto e Alternativa.....	29
6	Considerações Finais	31

1 Introdução

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico (RNT) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto *Terminal de Transshipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória*, na ilha Terceira.

1.1 Resumo Não Técnico – O que é?

O Resumo Não Técnico consiste num documento de suporte à participação pública, que descreve de forma resumida as informações que constam no Estudo de Impacte Ambiental, visando os aspetos mais relevantes do projeto e os impactos decorrentes da sua implementação e fazendo uso de uma linguagem simples e acessível, de modo que seja perceptível ao público em geral.

O presente Resumo Não Técnico foi elaborado com base na legislação em vigor e tendo em conta os “Critérios de boa prática para o Resumo Não Técnico” elaborado pela Agência Portuguesa do Ambiente.

Para informações mais detalhadas sobre o projeto e os seus possíveis impactos deverá consultar o EIA que se encontra disponível na página de consulta pública da Secretaria Regional da Energia, Ambiente e Turismo: <http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/sreat/>.

1.1 O Porquê do Estudo de Impacte Ambiental

A principal missão de um EIA é a avaliação das consequências que um determinado projeto tem sobre os fatores ambientais da região no qual se insere, definindo medidas de mitigação para os efeitos negativos e medidas de potenciação para os efeitos positivos.

Na Região Autónoma dos Açores (RAA), o regime jurídico de avaliação do impacto e do licenciamento ambiental é definido pelo Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro.

O projeto do Terminal de *Transshipment* de Contentores do Porto da Praia da Vitória encontra-se sujeito ao processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) nos termos do n.º 1 do artigo 16.º do DLR n.º 30/2010/A, de 15 de novembro, considerando-se aplicável o disposto na alínea a) do n.º 20 do anexo I do mesmo diploma, por se tratar de porto já existente, de tipologia incluída no mesmo anexo, cuja ampliação corresponde por si só aos limiares estabelecidos no mesmo.

Considerando a fase do projeto em função da qual o presente EIA é desenvolvido, nomeadamente a de estudo prévio, deverá, posteriormente, o proponente elaborar relatório de

conformidade ambiental do projeto de execução (RECAPE), assim que o respetivo projeto se encontre nessa fase, por forma a dar cumprimento à legislação vigente.

1.2 Identificação do Projeto, Proponente e Entidade Licenciadora

O presente EIA incide sobre o projeto do Terminal de *Transshipment* de Contentores do Porto da Praia da Vitória, que pretende a construção de um terminal de contentores para *transshipment*¹ e a construção de um terminal multiusos, no sector sul do porto da Praia da Vitória.

Constitui-se como proponente deste projeto, o qual encontra-se em fase de estudo prévio, a Portos dos Açores, S.A., a qual adjudicou a elaboração do presente EIA à LabGeo – Engenharia e Geotecnologia.

A Portos dos Açores, S.A., enquanto autoridade portuária dos Açores, assume também o papel de entidade licenciadora de obras na sua área de jurisdição, como acontece no presente caso.

A entidade responsável pelo processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) – Autoridade Ambiental – é a Direção Regional do Ambiente (DRA), afeta à Secretaria Regional da Energia, Ambiente e Turismo (SREAT).

¹ Operação de transferência de carga, em trânsito, de um navio para outro, e com estadia intermédia no cais, de forma a chegar ao seu destino final.

2 Descrição do Projeto

2.1 Enquadramento Geográfico

O Porto da Praia da Vitória situa-se na costa leste da ilha Terceira, na baía da Praia da Vitória, na faixa costeira das freguesias de Santa Cruz e Cabo da Praia, concelho de Praia da Vitória, na ilha Terceira.

A bacia portuária tem uma área aproximada de 2 km² (dimensão média de 2,2 km segundo a direção N-S e de 1 km segundo a direção E-W), sendo abrigada por dois molhes, um a norte e outro a sul. No sector norte da bacia portuária encontram-se a marina da Praia da Vitória e as instalações portuárias e militares de abastecimento de combustível do aeroporto e base das Lajes. No sector sul encontram-se o cais comercial, a gare de passageiros, o terminal de tráfego local e o núcleo de pescas. Além das estruturas portuárias, a baía da Praia da Vitória caracteriza-se pela presença de várias praias.



Figura 1 | Localização e enquadramento geográfico do Porto da Praia da Vitória

2.2 Exploração e Funcionamento do Cais Comercial

No cais comercial da Praia da Vitória identifica-se o terminal de contentores, associado ao cais -12 m (ZH), numa extensão de 350 m, o terminal de tráfego de carga convencional, junto ao cais -10 m (ZH), numa extensão de 200 m, e ainda o terminal e gare de passageiros, associados ao cais -7 m (ZH),

com uma extensão de 150 m. O terminal dedicado ao cimento dispõe de cais de -5 m (ZH) a -7 m (ZH), podendo albergar navios até 110 m.

O terrapleno do cais comercial existente tem uma capacidade para 200 mil TEU/ano, contando com uma área disponível de 85 000 m².

As operações de carga e descarga de mercadoria contentorizada ou carga geral fracionada são efetuadas através das gruas instaladas nos próprios navios, ou das gruas móveis existentes no porto.

Nas figuras seguintes são apresentados alguns exemplos das operações portuárias que decorrem no cais comercial do porto da Praia da Vitória.

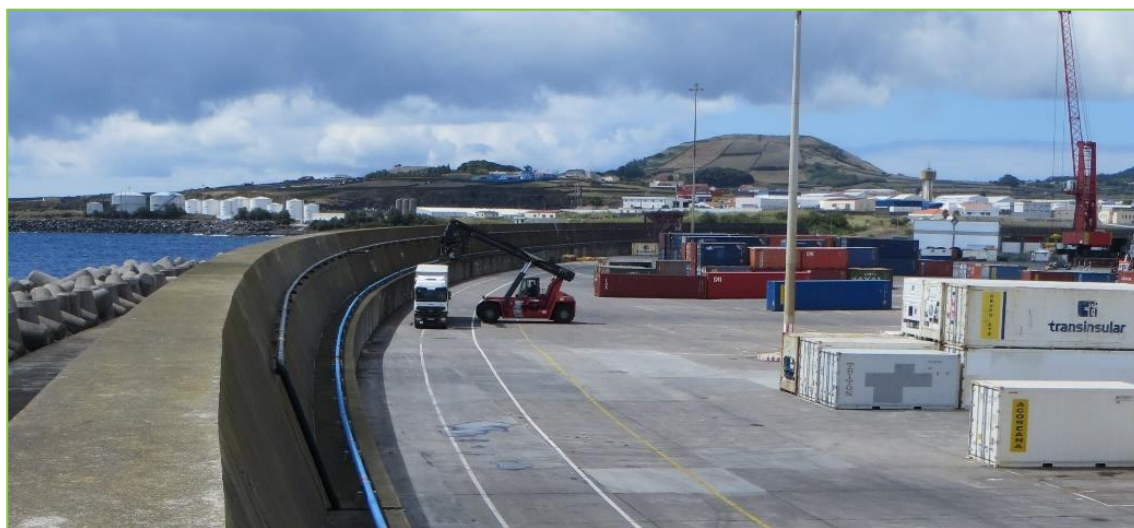


Figura 2 | Movimentação de carga contentorizada no cais comercial por um empilhador do tipo reachstaker.
Julho de 2018

A descarga de granéis sólidos é efetuada por intermédio de uma tremonha instalada em terra. O produto é carregado por uma colher instalada numa grua e descarregado no funil da tremonha.



Figura 3 | Tremonha e grua no cais comercial. Julho de 2018

2.3 Objetivo do Projeto

O projeto do Terminal de *Transshipment* de Contentores do Porto da Praia da Vitória surge no âmbito do Plano de Reordenamento do Porto da Praia da Vitória (Portos dos Açores, 2017), realizado na sequência do Plano de Revitalização Económica da Ilha Terceira (PREIT) desenvolvido pelo Governo Regional dos Açores em 2015. Com a execução do projeto são assumidos os objetivos de aumento da competitividade internacional da RAA, desenvolvimento económico e criação de emprego, e redução da distância logística ao território continental português e resto do mundo.

O terminal de *transshipment* de contentores será concessionado com direito a conceção, construção e exploração comercial, em regime de serviço público (atendimento de qualquer navio, de qualquer armador nas mesmas condições de qualidade de serviço e pela ordem de chegada ao terminal), da atividade de movimentação de cargas contentorizadas na área de concessão.

2.4 Descrição Sumária do Projeto

O projeto prevê a construção de um terminal de contentores, com 962 m de extensão de cais, com fundos até -16 m (ZH), e 20,9 ha de terrapleno, numa obra realizada em duas fases, e a construção de um terminal multiusos, ligando o cais -10 m (ZH) até à entrada da doca do porto de pesca.



Figura 4 | Áreas de construção do terminal multiusos (a laranja) e do terminal de contentores (a vermelho)

A fase 1 do terminal de contentores contempla obras de construção de cais, terrapleno, molhe de proteção e a execução de dragagens, numa duração estimada de 48 meses. O terminal de contentores nesta fase terá uma extensão de cais acostável de 560 m e 12,5 ha de terrapleno, garantindo a satisfação mínima do terrapleno necessário à operação de *transhipment* (num limite de 400 mil TEU) e possibilitando a operação dos atuais cais.

O molhe sul será prolongado em cerca de 180 m, de modo a proporcionar melhores condições de abrigo no terrapleno, canal de acesso e bacia portuária.

A fase 2 do terminal de contentores contempla obras de construção de cais, terrapleno, e a execução de dragagens, numa duração estimada de 24 meses e deve avançar assim que seja atingido o limite da capacidade do terrapleno e após conclusão das obras do terminal de passageiros e do terminal multiusos, uma vez que a fase 2 decorre em área onde funcionam atualmente esses serviços.

Na fase 2 será promovido um acréscimo de 402 m de cais acostável e 8,4 ha de terrapleno que, uma vez concluído, garante ao Terminal de Contentores uma capacidade máxima de 680 mil TEU/ano.

O terminal multiusos terá uma extensão de cais acostável de 414 m, terrapleno com 290 m de profundidade média, totalizando uma área de 8,1 ha, e cota de fundação do cais a -12 m (ZH), sendo vocacionado para a receção de carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos. As obras terão uma duração estimada de 36 meses.

As dragagens decorrerão numa área aproximada de 75 ha (4 ha associados ao terminal multiusos e 71 ha associados ao terminal de contentores, correspondendo 32 ha à bacia de manobra) e resultarão num total de 2.824.182 m³ de material dragado (2.379.399 m³ na 1ª fase do terminal de contentores e 444.783 m³ na 2ª fase do terminal de contentores e terminal multiusos).

As dragagens de materiais incoerentes serão realizadas por intermédio de dragas de sucção, podendo ser utilizada grua flutuante e grab no desmonte de rocha facilmente desagregada ou de sedimentos para os quais, atendendo à sua tipologia, esse método se afigure mais apropriado.

Dependendo da sua classe de contaminação (Portaria n.º 67/2007, de 15 de outubro), o material dragado será utilizado em aterros, na alimentação de praias, ser imersos no mar, ou ser depositados em aterros de resíduos industriais ou incinerados, se a respetiva classe de contaminação assim o exigir.

Para a execução de aterros o projeto prevê um volume de 3.413.400 m³ para o terrapleno do terminal de contentores (2.625.000 m³ na 1ª fase e 788.400 m³ na 2ª fase) e de 415.160 m³ para o terrapleno do terminal de multiusos.

Concluídas as 2 fases do terminal de contentores, a zona de movimentação de cargas junto à frente de cais terá uma largura de cerca de 55 metros, na qual serão implantados os caminhos de rolamento dos pórticos de cais.

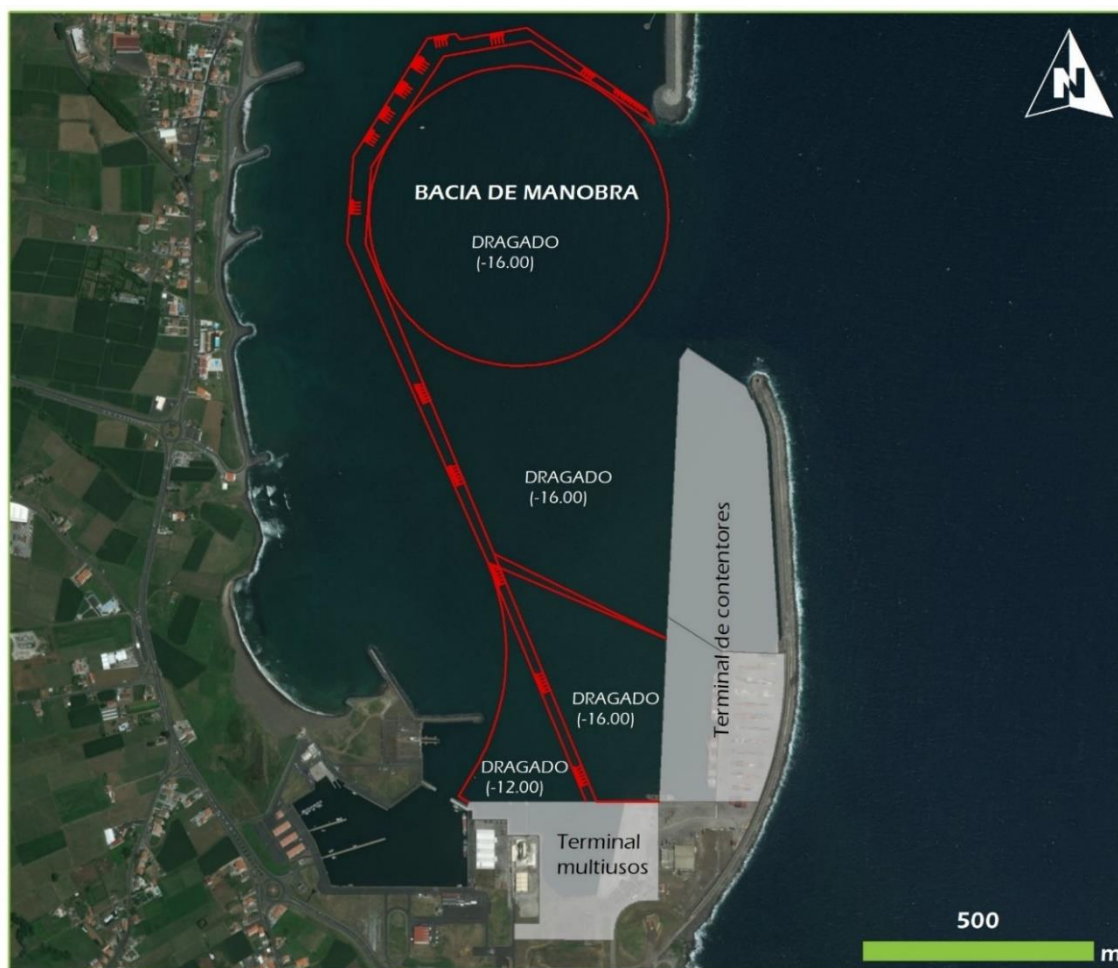


Figura 5 | Representação esquemática das áreas a dragar no âmbito do projeto

O parque de contentores será organizado em função das gruas pórtico numa disposição paralela ao cais. Os contentores cheios serão dispostos em 20 conjuntos de blocos de pilhas de 7 contentores de largura por 4+1 de altura, ao longo de 150 m. Os contentores vazios serão dispostos em 5 conjuntos de blocos de pilhas de uma média de 8 contentores de largura e 4 de altura, localizados atrás dos blocos de contentores cheios.

Deste modo, o projeto prevê a utilização de equipamentos de terraplano da mesma tipologia dos utilizados presentemente, nomeadamente empilhadores do tipo *reachstaker* e do tipo *forklift*, assim como a aquisição de 8 gruas pórticos no contexto da exploração da 1ª fase, assim como outras 4 para fazer face à 2ª fase do terraplano.

O projeto prevê que na fase de exploração sejam criados cerca de 440 postos de trabalho diretos.

3 Caracterização da Situação de Referência

Com o intuito de caracterizar a situação de referência, procedeu-se a uma recolha de informação bibliográfica e cartográfica, tendo esta sido devidamente complementada e validada com recurso a trabalho de campo realizado entre junho e agosto de 2018 e, posteriormente, em dezembro do mesmo ano.

A área âmbito de estudo foi definida em função da abrangência da bacia portuária e a faixa costeira adjacente, onde se considera que haverá maior suscetibilidade de ocorrência de impactes. Alguns fatores ambientais poderão definir, dadas as suas especificidades, uma área de estudo mais alargada ou restrita.

Efetuuou-se uma descrição e caracterização dos diversos fatores ambientais suscetíveis de serem afetados pela implementação do projeto, apresentada sumariamente nos capítulos seguintes.

3.1 Clima e Agitação Marítima

Os Açores caracterizam-se por um clima temperado, predominando em quase todas as ilhas o clima temperado sem estação seca com verão temperado. No caso da ilha Terceira identifica-se, ainda, nas costas sul e leste da ilha, clima temperado com verão seco e quente e em grande parte da faixa litoral clima temperado com verão seco e temperado.

De acordo com os dados do projeto CLIMAAT, na área do projeto a temperatura média anual oscila entre os 17 e os 18 °C, a humidade relativa do ar média anual varia entre 80 e 84% e os valores de precipitação média anual são inferiores a 1 000 mm.

Na Praia da Vitória, de acordo com os dados do IPMA, os ventos predominantes são de noroeste, norte e sudoeste, sendo, também, desses rumos as maiores velocidades médias, registando-se a média máxima nos ventos de noroeste, com 19,4 km/h.

No que concerne a agitação marítima, o porto da Praia da Vitória, consequência da sua orientação e localização geográfica na costa leste da ilha Terceira, encontra-se abrigado face à agitação proveniente de oeste, sendo a agitação que penetra no porto proveniente essencialmente de rumos de leste. Os maiores índices de agitação marítima no interior da bacia portuária estão associados aos rumos de nor-nordeste e nordeste, sendo que os rumos provenientes de sudeste representam o menor aumento de índice de agitação.

3.2 Geologia e Geomorfologia

A baía da Praia da Vitória enquadra-se no flanco leste do Vulcão dos Cinco Picos, o vulcão central mais antigo da ilha Terceira e considerado extinto. Durante a sua atividade produziu escoadas lávicas basálticas e depósitos piroclásticos, que se encontram cobertos por produtos vulcânicos de erupções dos vulcões vizinhos. Nesse contexto, a área de estudo encontra-se exposta a perigos vulcânicos associados a eventuais erupções explosivas em outros vulcões da ilha.

A orla costeira da baía da Praia da Vitória é ocupada predominantemente por dunas e areias de praia, encontrando-se depósitos pomíticos indiferenciados em alguns afloramentos na marginal, nos taludes de estrada, e rochas basálticas a sul da baía, na zona do Cabo da Praia, e a norte, na vertente e arriba costeira da Serra de Santiago.

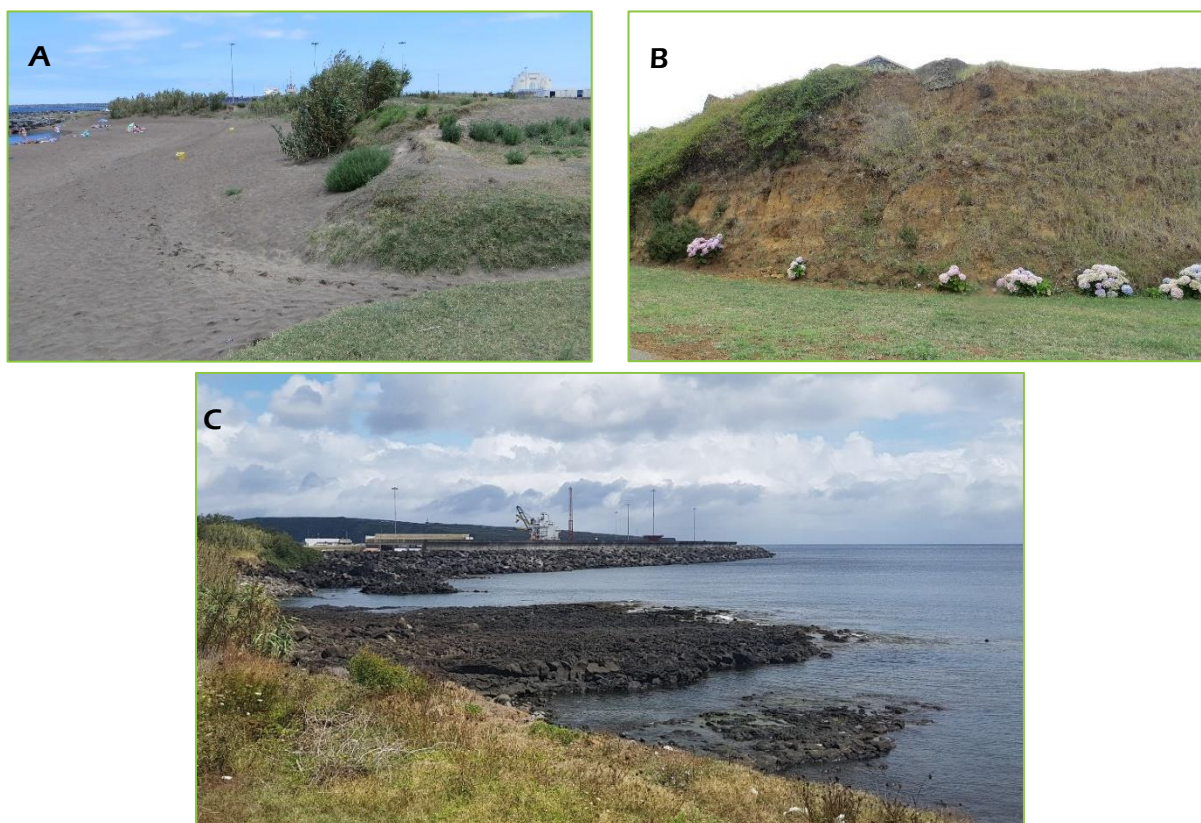


Figura 6 | Areias de praia e duna na Praia da Riviera (A), depósitos pomíticos indiferenciados em talude na marginal (B) e escoadas lávicas basálticas no Cabo da Praia (C) (julho de 2018)

O Porto da Praia da Vitória enquadra-se na unidade geomorfológica Graben das Lajes, definida por escarpas de falha de direção geral NW-SE. Nesse contexto, e de acordo com a carta de intensidades máximas históricas de sismos sentidos na ilha Terceira, a área de estudo registou sismos de intensidade máxima de IX – Destrutivo e X – Muito Destrutivo (Escala Macrossísmica Europeia – 1998).

A baía da Praia da Vitória apresenta litoral baixo, com a linha de costa a desenvolver-se sempre abaixo dos 10 m de altitude, e apresentando um relevo aplanado ou declive muito reduzido. Os fundos da bacia portuária variam de -14 a -19 m (ZH), de N para S, e de -12 a -7 m (ZH) no sector comercial e de passageiros. Os fundos apresentam declive suave, com pendor médio de 1,4% para leste. Os sedimentos apresentam espessura variável, aumentado da marginal para a zona de entrada na bacia portuária, em cerca de 5 para 20 m, encontrando-se a cobrir escoadas lávicas basálticas. As análises laboratoriais aos sedimentos, enquadraram-nos como material dragado limpo, cuja utilização e deposição não dispõe de medidas restritivas.

3.3 Água

Na área de estudo considerada para este descritor (plano de água da bacia portuária e zonas terrestres adjacentes) identificam-se diversas infraestruturas e atividades que podem condicionar a qualidade da água no interior do porto. Estas correspondem, nomeadamente, às descargas pluviais, descargas de emergência da estação elevatória de águas residuais municipais, a movimentação de máquinas em terra, a movimentação marítima de embarcações, bem como situações pontuais e acidentais de derrame ou queda de produtos aquando de cargas/descarga de mercadorias e derrames decorrentes de operações de abastecimento de combustíveis.

A existência de regulamentos e procedimentos de exploração, bem como de meios materiais e humanos específicos para o combate à poluição têm permitido que a classificação da qualidade da água, nas zonas balneares inseridas na baía da Praia da Vitória, seja, regra geral, excelente, conforme se ilustra no quadro seguinte.

Tabela 1 | Histórico de classificações da qualidade da água balnear das zonas balneares inseridas na baía da Praia da Vitória (adaptado de Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos)

Ano	Riviera	Sargentos	Grande	Prainha
2017	Excelente	Excelente	Excelente	Excelente
2016	Excelente	Excelente	Excelente	Excelente
2015	Excelente	Excelente	Boa	Excelente
2014	Excelente	Excelente	Excelente	Excelente
2013	Excelente	Excelente	Excelente	Excelente
2012	Excelente	Excelente	Excelente	Excelente
2011	Excelente	Excelente	Excelente	Excelente

Foram igualmente efetuadas análises em três locais adicionais da bacia portuária (Figura 7) com vista a uma caracterização mais abrangente da qualidade da água local.

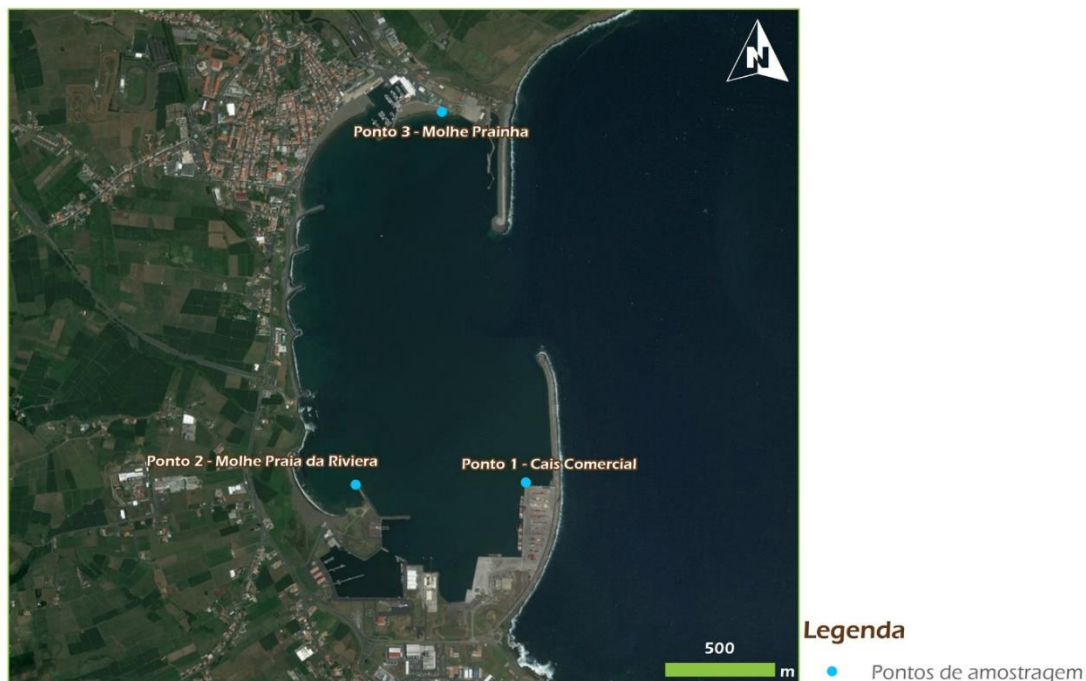


Figura 7 | Pontos de amostragem – Análises de qualidade da água

Desta monitorização, constata-se que os valores obtidos não ultrapassam os valores limite, sendo na sua maioria bastantes inferiores a estes. Não obstante esta campanha ter sido pontual, face às concentrações registadas, permite considerar-se a água da zona em estudo como boa para banhos e isenta de contaminação

3.4 Ecologia

A área de estudo selecionada para a caracterização atual do descritor Ecologia contemplou meio marinho e meio terrestre. Para o meio marinho foram selecionados locais representativos para realização do trabalho de campo, de acordo com as suas características *e.g.* localização, acessibilidade, habitats/biótopos existentes, profundidade. O meio terrestre analisado corresponde à linha de costa que envolve a baía da Praia da Vitória e respetiva zona portuária. Nesta foi feita uma prospeção para identificação de espécies de mamofauna (mamíferos), pontos de escuta para identificação de avifauna (aves) e o levantamento/prospeção de espécies de flora (plantas).



Figura 8 | Locais selecionados no meio marinho para realização do trabalho de campo

No meio terrestre associado à área de estudo não existem espécies de flora com importância ecológica. As espécies animais terrestres associadas são também pouco diversificadas. Contudo, no meio terrestre foram identificadas espécies de aves consideradas nas listas de biodiversidade das Diretivas Aves e Habitats, bem como das listas de espécies das Convenções de Berna, Bona e Comércio Internacional de Espécies da Fauna e da Flora Selvagem Ameaçadas de Extinção, CITES (conhecida por Convenção de Washington). As aves presentes no local utilizam a área como zona de nidificação, repouso e alimentação.

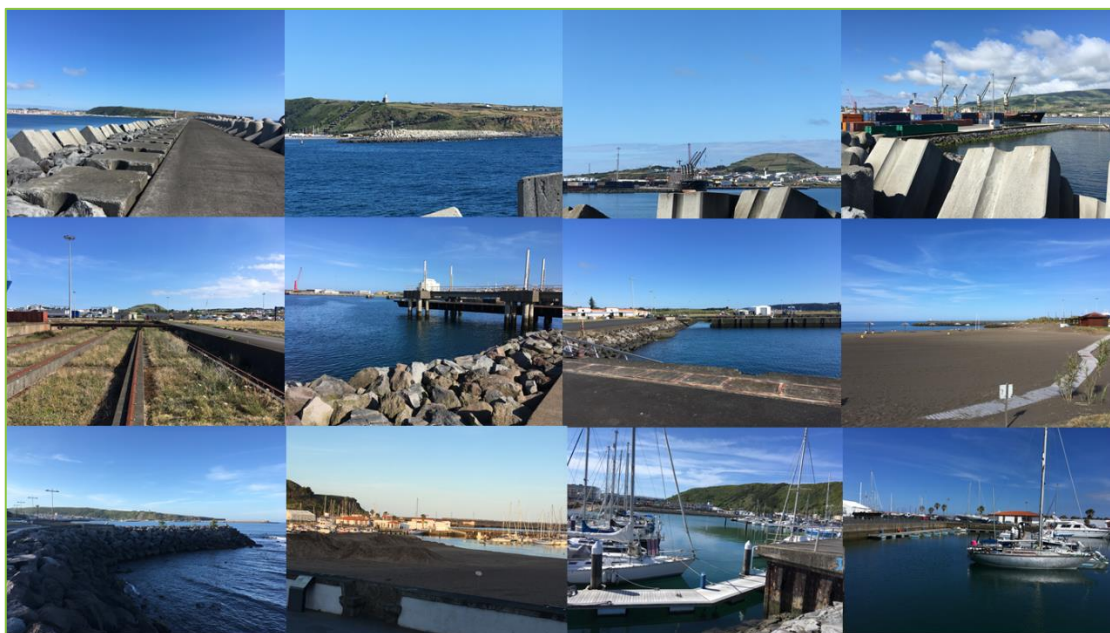


Figura 9 | Meio terrestre associado à área de estudo. Maio de 2018

No meio marinho que compreende a área de estudo (área submersa) ocorrem zonas de substrato duro (rocha) e zonas de substrato móvel (sedimento - areia). O substrato duro da zona entre marés é sobretudo de origem humana, as infraestruturas construídas no meio marinho, nomeadamente os molhes (norte e sul), os diversos cais, o núcleo de pescas e respetivos pontões. O substrato duro submerso corresponde a estruturas de origem humana (*e.g.* molhes, paredes verticais dos diversos cais, colunas de sustentação). O substrato móvel submerso foi visualizado em diversas áreas, umas situadas entre os blocos rochosos de basalto e outras de maior dimensão, quer junto às paredes verticais dos cais quer em zonas mais afastadas no centro da baía da Praia da Vitória e no exterior, junto aos molhes de proteção.

De modo resumido, identificando os aspetos mais importantes do estudo realizado relativamente ao descritor Ecologia, na área de estudo não existem habitats considerados como prioritários ao abrigo da Diretiva 92/43/CEE do Conselho de 21 de maio de 1992 (Diretiva Habitats). Da flora terrestre identificada, nenhuma espécie apresenta proteção legal, havendo na área uma elevada quantidade de espécies invasoras. Relativamente ao grupo macroalgas, verificou-se uma grande presença de algas vermelhas e uma menor presença de algas verdes, o que corresponde ao padrão de ocorrência de algas nos Açores. Nenhuma das espécies de macroalgas apresenta qualquer proteção legal. Em relação à fauna (animais), foram identificadas 14 espécies com proteção legal, treze espécies de aves e uma espécie de peixe, a espécie *Hippocampus hippocampus* (cavalo-marinho), bastante rara e de difícil deteção. É também de 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. Foram ainda detetados indivíduos da espécie *Sterna hirundo* (garajau-comum) com estatuto de conservação VU (vulnerável), e foi identificada uma zona de nidificação desta espécie de ave marinha.

De um modo geral, todas as espécies identificadas na zona portuária da Praia da Vitória ocorrem por todo o arquipélago dos Açores, não dependendo da área em estudo para a sua existência.

3.5 Qualidade do Ar

Atualmente, tendo em consideração as emissões dos poluentes NO₂, CO, PM10, PM2,5 e SO₂, associadas ao funcionamento do Porto, verifica-se, de uma forma geral, o cumprimento da legislação vigente em termos de qualidade do ar, com exceção do poluente NO₂, em termos horários (com aplicação do fator F2 mais conservativo) e em termos anuais (sem e com a aplicação da fator F2 mais conservativo). As atividades inerentes à exploração do Porto que mais se destacam para os valores de NO₂ estimados estão associadas ao funcionamento das máquinas não rodoviárias, sendo esta a responsável pelos valores em excedência. No entanto, salienta-se que a área em excedência está confinada à envolvente do Porto, sem afetação das zonas residenciais.

3.6 Ambiente Sonoro

A caracterização do ambiente sonoro atual e da situação de referência foi desenvolvida com recurso a medições de ruído, realizadas em dois pontos selecionados na envolvente do Porto da Praia da Vitória (na marginal da Praia da Vitória e na rotunda de acesso aos portos), e subsequente aplicação de um modelo acústico, que permitiu calcular um mapa de ruído da situação de referência, que inclui quer a contribuição das principais vias de acesso ao porto, quer das atividades e equipamentos associados à atividade portuária.

A análise efetuada evidenciou que os níveis sonoros atualmente existentes na envolvente da área do projeto são relativamente baixos, à exceção da envolvente imediata das rodovias consideradas, tendo em conta o ruído de tráfego rodoviário, e a envolvente próxima de algumas zonas portuárias (caso dos cimentos e das rações).

3.7 Paisagem

A área de estudo encerra algumas das principais características da unidade de paisagem «Ramo Grande», na qual se enquadra, e que se desenvolve numa encosta pouco declivosa na zona mais baixa, encontrando-se a zona inferior muito povoada, com uma concentração urbana na Praia do Vitória, e

um povoamento linear acompanhando as estradas na restante área. A linha da costa a leste é baixa, bastante ocupada e transformada e na qual se destaca a praia da Praia da Vitória.

No que diz respeito às sensações provocadas por esta paisagem, especialmente a partir da zona de implantação do projeto, realça-se a sua grande abertura de vistas, com a perspetiva do mar e da Serra do Cume em segundo plano, que, associada aos usos do solo presentes, permite uma sensação de algum dinamismo visual. Esta unidade mantém, ainda, um equilíbrio e uma diversidade passíveis de compatibilização com as exigências atuais de uso e funcionamento da população.

Considera-se que a sucessão de eventos paisagísticos presente dota esta paisagem de uma dinâmica interior média, nela coexistindo os efeitos da humanização que se traduzem ao nível da ocupação do solo e dos efeitos visuais que dela decorrem e das condições naturais de relevo e vegetação. A determinação da capacidade paisagística do território, ou seja, a avaliação da sensibilidade visual no que respeita ao acolhimento de novas ações antrópicas, permite-nos sintetizar a área de estudo como possuidora de uma baixa sensibilidade visual, pouco vulnerável à intrusão de elementos exógenos, possuindo deste modo uma elevada capacidade paisagística.

3.8 Condicionantes e Ordenamento do Território

Os condicionantes legais são adotados como reguladores do uso possível de determinadas áreas. Os condicionantes desta natureza em vigor na RAA e com aplicação específica na área de implantação do projeto surgem sintetizados na tabela seguinte.

Tabela 2 | Condicionantes legais com aplicação específica para a área do projeto

Área Temática	Tipo de Condicionante Legal
Património Natural	<u>Recursos Hídricos</u> - Domínio Público Hídrico
	<u>Reserva Ecológica</u>
Património Edificado	<u>Imóveis Classificados</u>
	<u>Rede Viária</u>
Infraestruturas Básicas	<u>Portos</u>
	<u>Faróis e Outros Sinais Marítimos</u>

Em função do uso sustentável dos bens e recursos locais, a generalidade dos condicionantes legais que se aplicam à área de estudo sujeitam ou restringem determinadas atividades e instalações, sendo estas avaliadas pelas entidades que aprovam projetos a desenvolver na área e respetivos impactes.

Por outro lado, os instrumentos de gestão territorial (IGT), pela sua própria natureza, estabelecem determinações de planeamento e desenvolvimento das áreas a que se destinam. Os IGT em vigor na

RAA e com aplicação específica na área de implantação do projeto surgem sintetizados na tabela seguinte.

Tabela 3 | Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) com aplicação específica para a área do projeto

Âmbito	Instrumentos de Gestão Territorial
Regional	<u>Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores</u> Insera a área de implantação em plataforma logística regional, que visa incorporar valor acrescentado nas mercadorias movimentadas nos principais pontos de entrada e saída de cargas, e integram vários serviços de apoio e possuem bons acessos às demais redes de transporte.
	<u>Plano de Ordenamento Turístico da RAA</u> Insera a área de implantação em Espaços de Potencial Conflito, que consideram a vocação turística como nula, tendo em conta a localização e respetiva influência sobre as unidades de organização territorial que preveem a fixação de empreendimentos turísticos, podendo representar incompatibilidades com a fixação de estabelecimentos turísticos, bem como afetar o campo visual.
Municipal	<u>Plano Diretor Municipal da Praia da Vitória</u> Enquadra a área em espaços infraestruturados - subespaço portuário, que se constitui pelo porto e zona envolvente, bem como as instalações portuárias militares a norte da baía da Praia da Vitória.

3.9 Resíduos

Para caracterização da situação de referência no que respeita à gestão de resíduos procedeu-se à definição de uma área de estudo, contemplando a área do projeto e restantes edificações cuja exploração é atualmente da responsabilidade da proponente, nomeadamente gare de passageiros, oficinas e escritório, conforme se representa na figura seguinte.

Ao nível da área de estudo considerada, a produção de resíduos restringe-se à atividade do porto e à parcela relativa aos resíduos das embarcações e navios. Pela análise da produção dos últimos três anos, constata-se que a produção de resíduos é diversificada, incluindo resíduos perigosos, sendo muito variável, tanto a quantidade produzida, como a recebida.

A proponente disponibiliza meios de deposição de resíduos devidamente identificados e apela à consciência ambiental, como se pode observar nas imagens seguintes.

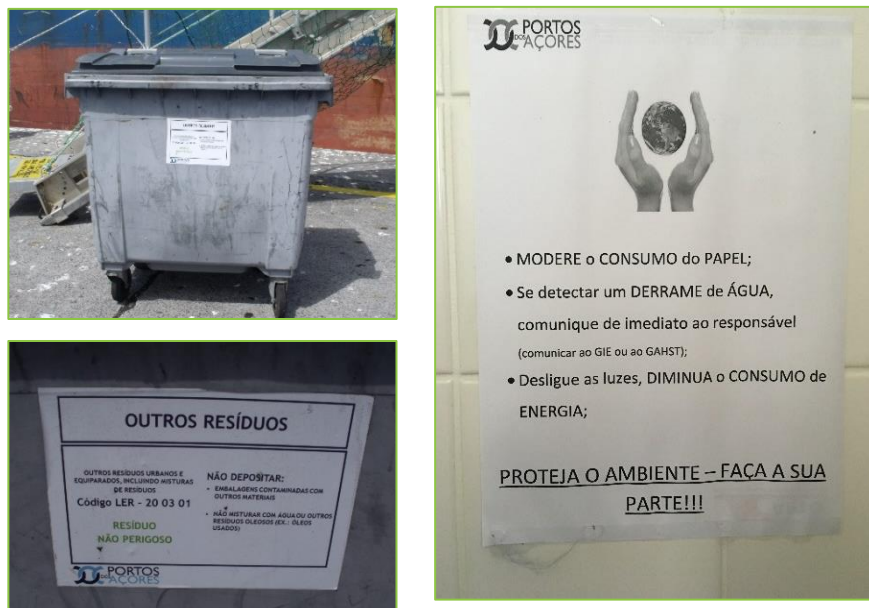


Figura 10 | Recipientes de armazenamento de resíduos e apelo à consciência ambiental

Paralelamente, as entidades responsáveis pelas operações de transporte e descargas de materiais perigosos têm procedimentos e meios disponíveis para a recolha de resíduos que, eventualmente, sejam produzidos no contexto das operações de descarga, conforme se ilustra de seguida.



Figura 11 | Recipientes de armazenamento de resíduos perigosos

3.10 Socioeconomia

De acordo com os dados estatísticos dos Censos 2011, a população residente na RAA cifra-se nos 246 772 habitantes, sendo a ilha Terceira a segunda mais populosa do arquipélago (23% da população da RAA). A nível administrativo a ilha Terceira divide-se em dois municípios – Angra do Heroísmo e Praia da Vitória, contando o concelho de Praia da Vitória com uma população residente de 21 035 habitantes e uma taxa de desemprego superior à taxa global da ilha Terceira e inferior à média

da RAA. Conforme dados disponibilizados pela Portos dos Açores, o funcionamento e operações associadas ao porto da Praia da Vitória geram, presentemente, 80 postos de trabalhos diretos.

Tendo em consideração que diversas atividades fundamentais para a economia dependem do transporte marítimo, os indicadores são analisados tendo como base a ilha Terceira e a RAA no seu todo.

Os sectores da agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca; comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos automóveis e motociclos; e atividades administrativas e dos serviços de apoio, concentram mais de metade do sector empresarial a nível da ilha Terceira e a nível regional. Os sectores comércio por grosso e a retalho; e reparação de veículos automóveis e motociclos concentram a maior faturação a nível regional (46,2%) e da ilha Terceira (56,2%), seguido do sector das indústrias transformadoras (15,1% – ilha Terceira; 16,9% – Açores), e seguindo-se, em terceiro lugar, o setor da agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca a nível da ilha Terceira (8,7%) e o sector dos transportes e armazenagem a nível regional (8,0%).

O porto comercial da Praia da Vitória é, a nível regional, o segundo com mais movimento de navios e de mercadorias (segundo-se ao de Ponta Delgada), constituindo uma plataforma de distribuição de mercadorias para o resto das ilhas do grupo central, Graciosa, S. Jorge, Pico e Faial.

No contexto regional, a movimentação de mercadorias por via marítima na ilha Terceira, na última década, tem registado desde 2013 uma progressiva diminuição nas mercadorias carregadas (27% no total do movimento regional em 2013 para 17% do movimento regional em 2017 – terceiro valor mais baixo dos últimos 10 anos). No ano de 2010 a mercadoria carregada na ilha Terceira representou 30% da mercadoria carregada a nível regional, o valor máximo atingido no período analisado.

Na última década, após uma tendência crescente até 2010-2011 nas mercadorias carregadas na ilha Terceira, atingindo as 200 mil toneladas, seguiu-se um período de progressivo decréscimo, tendo-se registado em 2017 cerca de 109 mil toneladas. A mercadoria descarregada regista um decréscimo acentuado, passando de um valor máximo próximo das 700 mil toneladas em 2008 para um progressivo decréscimo até cerca de 350 mil toneladas em 2013, ano a partir do qual o valor estabilizou.

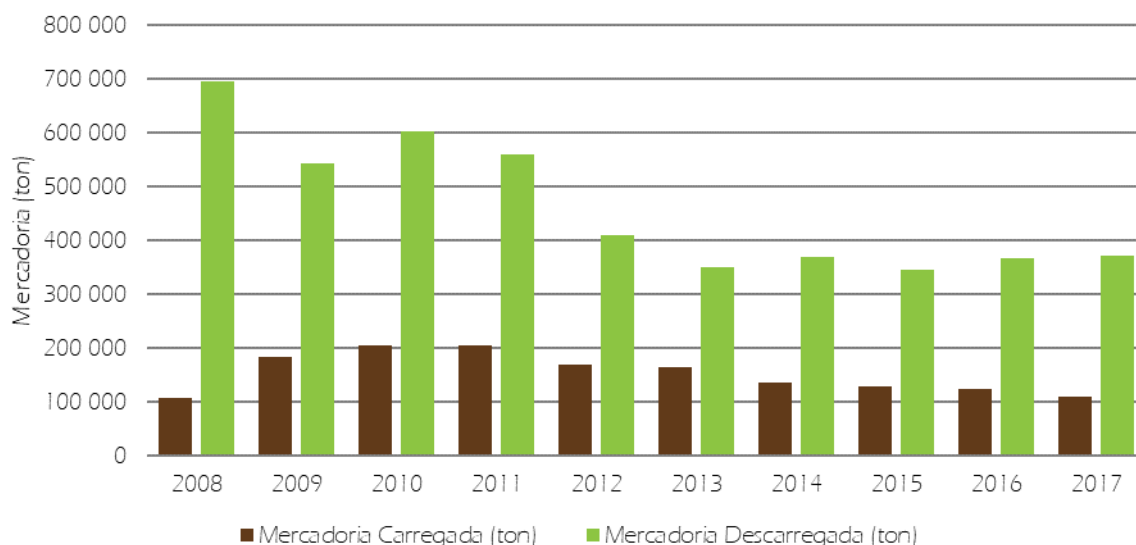


Figura 12 | Mercadoria carregada e descarregada - transportes marítimos, na ilha Terceira, entre 2008 e 2017

Os dados por tipo de mercadoria movimentada no porto da Praia da Vitória estão disponíveis para o período 2012 a 2016. A carga contentorizada apresenta uma ligeira tendência de decréscimo, verificando-se o mesmo com os granéis sólidos. Por outro lado, os granéis líquidos e a carga geral não contentorizada, mostram uma tendência de estagnação e/ou ligeiro crescimento, desde o ano 2013.

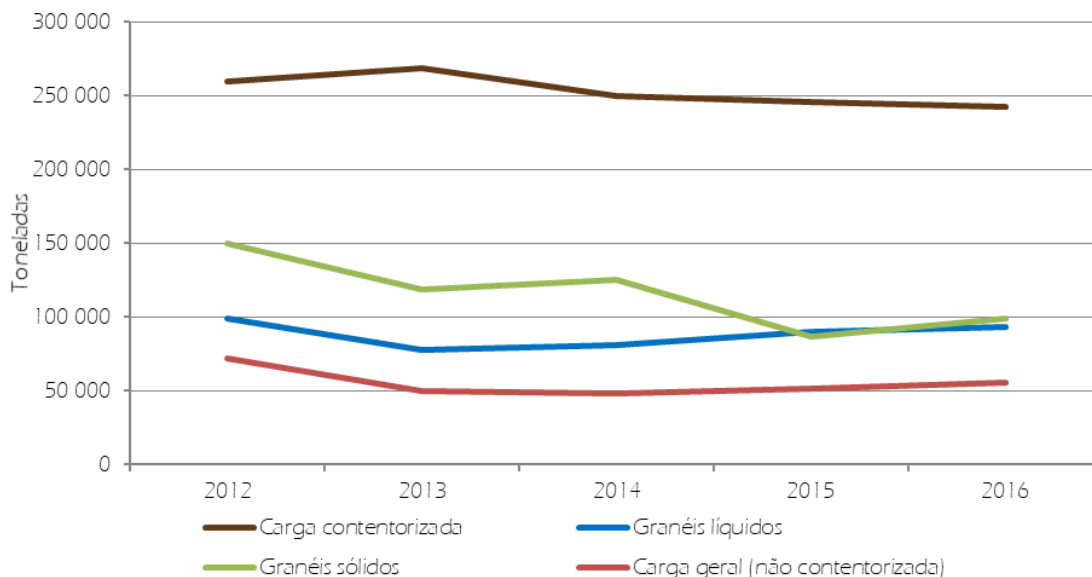


Figura 13 | Movimento de mercadorias, por tipologia, no porto da Praia da Vitória, no período 2012 a 2016

À vertente comercial do porto da Praia da Vitória – principal ponto de entrada e saída de mercadorias da ilha Terceira – encontra-se associada a gare de passageiros (tráfego interilhas), o que leva a uma confluência de tráfego de veículos de transporte de mercadoria e de passageiros ao nível da zona de acesso ao porto e nas vias adjacentes. Neste contexto, assume maior relevância a circulação

rodoviária de veículos pesados, a qual se realiza maioritariamente e preferencialmente segundo o trajeto assinalado na figura seguinte, a partir do qual divergem consoante o destino das mercadorias.

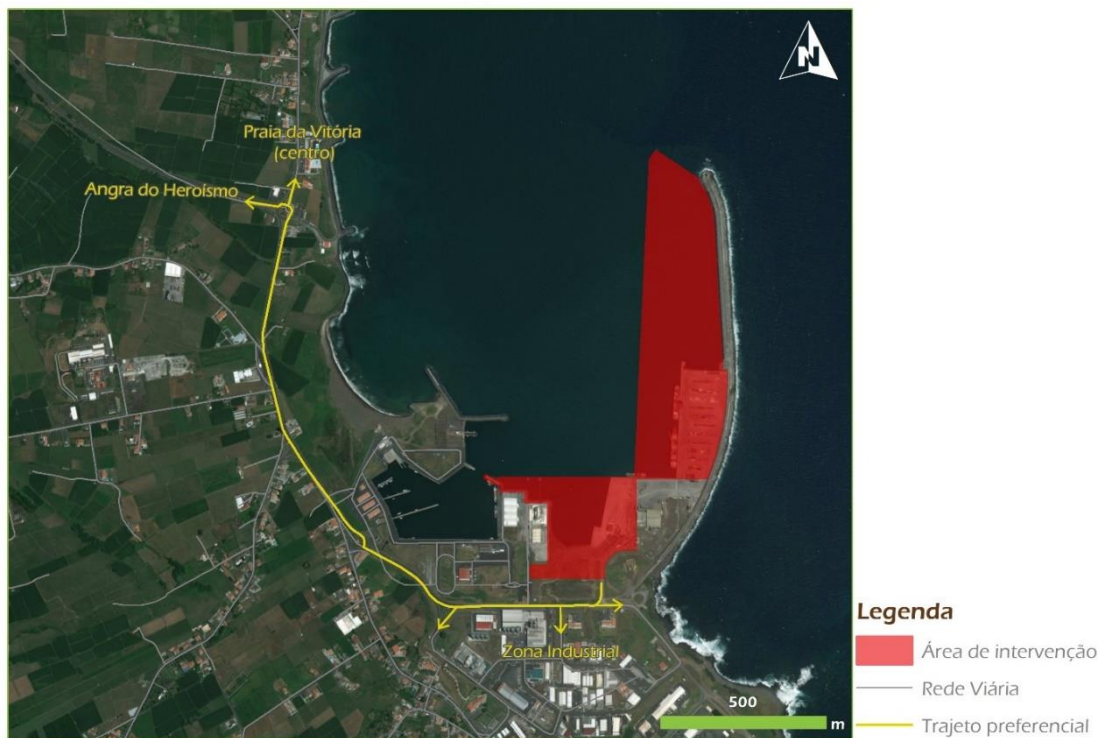


Figura 14 | Trajeto preferencial adotado pelos veículos de transporte de mercadorias

3.1.1 Património

A Praia da Vitória possui inúmeros elementos edificados de valor e importância patrimonial, nomeadamente imóveis construídos de carácter religioso e militar. O imóvel classificado que se enquadra em maior proximidade à área do projeto corresponde ao Forte de Santa Catarina do Cabo da Praia, fortificação militar abaluartada, edificada na segunda metade do século XVI, e que constituiria, à época, a principal linha de defesa da baía da Praia da Vitória.

Considerando a zona de proteção – 50 metros – conferida ao Forte de Santa Catarina do Cabo da Praia, verifica-se que os limites desta coincidem, grosso modo, com os limites de espaço que será afeto ao Terminal de Multiusos. Não obstante, essa mesma zona de maior proximidade ao forte já configura, na situação presente, um uso portuário, constituindo, nomeadamente, acessos e parque de estacionamento.



Figura 15 | Forte de Santa de Catarina (julho de 2018)

3.12 Evolução da Situação de Referência na Ausência de Projeto

A ausência de projeto na área de estudo representará a manutenção do atual estado e conjuntura do porto comercial da Praia da Vitória, nomeadamente no que respeita ao seu funcionamento e organização. Tal situação significa que continuarão a ocorrer, pontualmente, constrangimentos decorrentes sobretudo da simultaneidade de atividades portuárias associadas a navios de tipologias distintas, nomeadamente de mercadorias e passageiros, o que, em função da disposição e organização portuária, se traduz numa elevada convergência de tráfego rodoviário, de ligeiros, coletivos e de mercadorias, junto à entrada do porto e acessos imediatos.

Contudo, com ausência do projeto não se perspectivam efeitos diretos sobre a generalidade dos fatores ambientais caracterizados.

4 Principais Impactes Gerados pelo Projeto

4.1 Impactes Negativos e Medidas de Minimização

O EIA identifica os impactes que prevê venham a ser gerados ao nível dos diferentes fatores ambientais caracterizados na situação de referência, como consequência da implementação do projeto.

No contexto da **fase de construção**, as atividades relacionadas com a execução das diferentes ações construtivas implicarão impactes negativos sobre a generalidade dos fatores ambientais, dos quais se destacam os seguintes:

- **Geologia e Geomorfologia** – impacte que decorre do elevado consumo de recursos minerais;
- **Água** – impacte associado à alteração da qualidade da água e águas balneares consequência de dragagens e aterros;
- **Ecologia** – diminuição da qualidade e/ou destruição de habitats aquáticos e morte de indivíduos por causas não naturais e alteração dos níveis de O₂ e nutrientes na água;
- **Ambiente Sonoro** - aumento dos níveis de ruído na área de intervenção e envolvente a esta;
- **Paisagem** – impacte que decorre da disrupção visual e alteração da dinâmica da paisagem;
- **Condicionantes e Ordenamento do Território** – alteração do uso ao nível das áreas de expansão dos terraplenos;
- **Socioeconomia** – impacte relacionado com a possível perturbação da população consequência dos trabalhos construtivos.

Concluída a obra, na **fase de exploração** o EIA perspetiva alguns impactes negativos, decorrentes da operação dos terminais de *transshipment* e multiusos.

Os impactes negativos mais significativos identificados ocorrerão ao nível dos seguintes fatores ambientais:

- **Geologia e Geomorfologia** – possíveis alterações na dinâmica sedimentar no interior da bacia portuária, consequência das dragagens realizadas na fase de construção;
- **Ecologia** – impacte associado à diminuição da qualidade dos habitats consequência do aumento do tráfego marítimo;

- **Paisagem** – impacte associado à perturbação visual decorrente da operação portuária (empilhamento de contentores, movimentação das gruas pórticos, aumento do tráfego, etc.);
- **Resíduos** – impacte relacionado com a produção de resíduos, consequência do aumento da atividade portuária;
- **Socioeconomia** – impacte relacionado com eventuais constrangimentos ao uso turístico-recreativo da bacia portuária, principalmente decorrentes dos efeitos das dragagens.

Considerando o cenário da **fase de desativação** do projeto, o EIA perspetiva impactes negativos significativos com incidência dos seguintes fatores ambientais:

- **Resíduos** – produção de resíduos associados à remoção dos equipamentos de apoio;
- **Socioeconomia** – cessação de atividade geradora de mais valias económicas.

Segundo o EIA, poderão verificar-se **impactes cumulativos** por via da simultaneidade de execução das ações construtivas do projeto com a exploração do próprio porto comercial e ainda a eventual coincidência com a fase de construção de outros projetos de tipologias semelhantes e/ou de grande dimensão na envolvente (e.g. terminal de passageiros), resultando num potencial acréscimo cumulativo ao nível da geração de ruído, emissão de gases poluentes e das concentrações de poeiras e partículas em suspensão.

Na sequência dos impactes negativos identificados, listam-se, de seguida, as principais **medidas de minimização** propostas para o projeto em sede do EIA, tendo por base os descritores analisados:

- 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;
- Minimizar, tanto quanto possível, os trajetos entre os locais de remoção e os locais de deposição dos solos submersos e outros materiais dragados;
- Garantia de informação atempada aos utilizadores das zonas balneares, de eventuais alterações ao nível da qualidade da água;
- Assegurar que o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado ocorre em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras;

- Implantação do estaleiro em local o mais afastado possível de zonas habitadas. Devem ser privilegiados locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar a necessidade de abertura de acessos;
- Os rodados dos veículos deverão ser limpos à saída da obra de modo a não espalhar terra ou lamas nas vias públicas de acesso;
- Seleção dos equipamentos de dragagem tendo em conta a sua emissão de ruído. Se necessário, os equipamentos mais ruidosos deverão ser insonorizados;
- Restringir o horário dos trabalhos construtivos, particularmente das atividades mais ruidosas, ao período diurno e apenas nos dias úteis;
- 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, como o branco, o cinzento ou o azul claro;
- Providenciar a instalação de pontos de fornecimento de energia elétrica aos navios, para quando estes se encontrem atracados. Deste modo, os navios não necessitarão de ter os motores auxiliares em funcionamento, minimizando-se a emissão de poluentes atmosféricos no decorrer das operações de carga e descarga;
- Proceder à delimitação, durante a fase de construção, da zona de proteção do Forte de Santa Catarina do Cabo da Praia, de modo a que seja promovida a sua salvaguarda
- Promover a utilização de equipamentos não rodoviários elétricos.

4.2 Impactes Positivos e Medidas Compensatórias e de Potenciação

Na avaliação dos impactes gerados pela implementação do projeto, o EIA identifica, para a **fase de construção**, os seguintes efeitos positivos com incidência nos fatores ambientais:

- **Socioeconomia** – criação de emprego associada à obra e valorização da economia local.

Por outro lado, são identificados, para a **fase de exploração**, efeitos positivos significativos a muito significativos ao nível do contexto socioeconómico, nomeadamente:

- Criação de emprego e formação de mão-de-obra especializada – A necessidade de mão-de-obra para a gestão e manutenção do terminal de *transshipment* garante a criação de um vasto número de postos de trabalho;
- Valorização da economia local – dinamização da economia local por via de uma maior procura por alojamento, restauração e comércio;
- Aumento da competitividade da economia açoriana – aumento da competitividade da economia açoriana, sobretudo por via da redução dos custos associados às importações e exportações.

Perante o cenário da **fase de desativação** o EIA perspetiva um único impacte positivo significativo, o qual incide sobre o fator ambiental **Ecologia**.

- Retorno de espécies faunísticas à área de estudo – a diminuição do fluxo de embarcações na bacia portuária e da movimentação de equipamentos em terra, torna expectável o retorno de espécies faunísticas devido à recuperação dos habitats.

Considerando os impactes positivos identificados foram propostas medidas de potenciação dos mesmos e, também, medidas compensatórias para os fatores ambientais afetados negativamente pelo projeto, de modo a promover a sustentabilidade económica e ambiental do projeto, nomeadamente as seguintes.

- Dar primazia à contratação de mão de obra local;
- Estabelecer parcerias com empresas/negócios locais, com o intuito de fomentar sinergias que valorizem a economia local;
- A concessionária deverá promover a formação regular e continuada dos seus trabalhadores/colaboradores;
- Promover uma gestão adequada dos materiais dragados, que inclua, nomeadamente, a sua utilização nos trabalhos construtivos (aterros) e o reforço dos areais das zonas balneares próximas;
- Promover o consumo de recursos minerais locais e uma adequada gestão da sua exploração.

4.3 Monitorização dos Impactes

No regime de avaliação de impacte ambiental, a monitorização constitui uma das atividades fundamentais do processo de pós-avaliação.

No presente caso, considerando que o EIA em apreço foi desenvolvido ao nível da fase de estudo prévio do projeto, o EIA remete para a fase de RECAPE a descrição pormenorizada dos programas de monitorização a adotar para os principais impactes ambientais negativos identificados, nomeadamente com incidência sobre o fator ambiental **Água** e, eventualmente, sobre o fator ambiental **Geologia e Geomorfologia**.

5 Alternativa ao Projeto

No presente EIA analisa-se uma solução alternativa ao projeto e que consiste no prolongamento do atual cais de contentores até à cabeça do atual molhe, resultando num terrapleno com capacidade máxima para 560 mil TEU/ano, que ficará afeto exclusivamente à operação de *transshipment*. As demais operações de movimentação de carga decorrerão nos restantes cais do porto da Praia da Vitória

A alternativa contempla a execução de obras, que consistirão no prolongamento do atual cais 12 e terrapleno adjacente até à cabeça do molhe, garantindo uma extensão de 900 m de cais, terrapleno com cerca de 100 m de profundidade média e área de 9 ha, e uma cota de serviço de -16 m (ZH). A alternativa prevê um volume de aterro de cerca de 820.000 m³ e não pressupõe a necessidade de execução de dragagens.

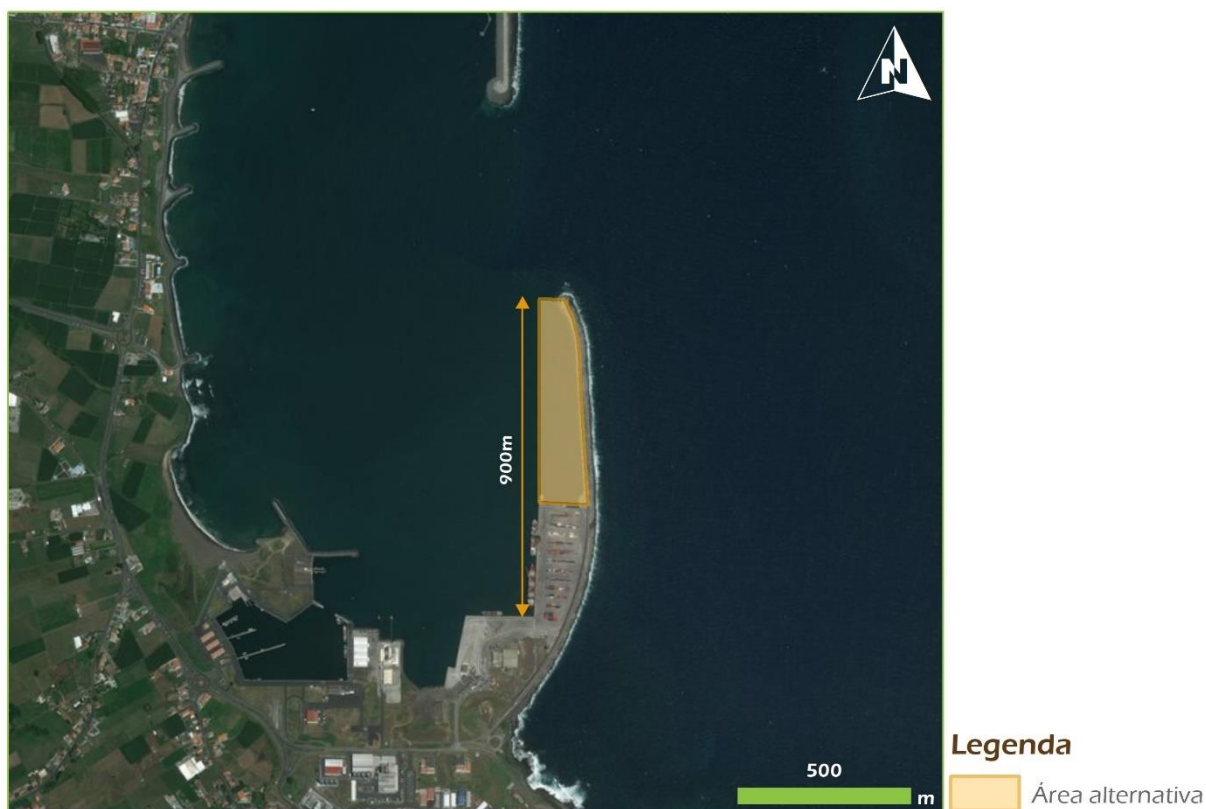


Figura 16 | Área de implantação da solução construtiva da Alternativa

5.1 Impactes Significativos da Alternativa

O EIA analisa os impactes decorrentes da Alternativa, considerando, grosso modo, as mesmas ações associadas às fases de construção, exploração e desativação do projeto, apesar de na alternativa, não se considerar, na fase construtiva, o prolongamento do molhe sul nem a execução de dragagens

na bacia portuária. No mesmo sentido, no contexto da fase de exploração, há a salientar a capacidade de terrapleno ser inferior à prevista para o projeto.

Os efeitos negativos identificados na **fase de construção** são semelhantes aos do projeto, no entanto, ao nível da **Geologia e Geomorfologia**, **Água** e **Ecologia** estes terão menor magnitude e significância face à necessidade de um menor volume de recursos minerais e a não estarem previstas dragagens.

Considerando a **fase de exploração**, o EIA prevê que os impactes, tanto os negativos como os positivos, sejam semelhantes e ocorram maioritariamente em magnitude semelhante aos decorrentes do projeto. A principal exceção ocorre sobre o fator ambiental **Socioeconomia**, onde é expectável que o impacte positivo aumento da competitividade da economia açoriana apresente menor magnitude e significância. e que acresça um impacte negativo e significativo decorrente de prováveis constrangimentos na exploração do porto comercial, sobretudo consequência da maior exiguidade do terrapleno disponível.

5.2 Análise Comparativa dos Cenários do Projeto e Alternativa

Considerando os impactes identificados e avaliados decorrentes dos cenários de implementação do Projeto e da Alternativa, o EIA analisa, no cômputo geral e em termos comparativos, o carácter e significância dos impactes em cada fator ambiental para os dois cenários estudados.

Com base nessa síntese comparativa, a tabela seguinte apresenta as principais vantagens e desvantagens associadas à implementação de cada um dos cenários.

Tabela 4 | Síntese comparativa de impactes entre os cenários do Projeto e da Alternativa

Fator Ambiental	Construção		Exploração		Desativação	
	Projeto	Alternativa	Projeto	Alternativa	Projeto	Alternativa
Clima e Agitação Marítima			+	-		
Geologia e Geomorfologia	-	-	-			
Água	-	-	-	-		
Ecologia	-	-	-	-	+	+
Qualidade do Ar	-	-	-	-		
Ambiente Sonoro	-	-	-	-		
Paisagem	-	-	-	-		
Condicionantes e Ordenamento do Território	-	-				

Fator Ambiental	Construção		Exploração		Desativação	
	Projeto	Alternativa	Projeto	Alternativa	Projeto	Alternativa
Resíduos	-	-	-	-	-	-
Socioeconomia	+	+	+	+	-	-
Património	-					
Significado	Pouco Significativo		+		-	
	Significativo		+		-	
	Muito Significativo		+		-	
			Positivo		Negativo	
Carácter						

Da análise da tabela supra cumpre salientar que, em ambos os cenários, tanto no contexto da fase de construção como de exploração, são expectáveis impactes sobre a generalidade dos fatores ambientais, sendo estes maioritariamente negativos. Contudo, no cenário de projeto verifica-se, para alguns dos fatores ambientais, um maior número de impactes negativos, os quais apresentam, tendencialmente, maior significância, estando estes associados, sobretudo, às dragagens previstas

A outro nível, destaca-se como uma das principais diferenças entre os cenários estudados, o facto de no Clima e Agitação Marítima (fase de exploração) identificar-se um impacto positivo associado ao projeto, em contraponto com um impacto negativo associado à alternativa, devendo-se esta discrepância, ao facto de o projeto estabelecer o prolongamento do molhe sul, situação que prevê venha a contribuir para uma melhoria, ainda que ligeira, das condições de abrigo no interior do porto.

No contexto da fase de exploração, a maior e mais relevante diferença entre cenários reside no fator ambiental Socioeconomia, perspetivando-se que o projeto represente uma maior dinamização e valorização da economia local e um maior impulso à competitividade da economia açoriana, comparativamente à alternativa. A este mesmo nível perspetiva-se que o cenário da alternativa represente constrangimentos na exploração do porto comercial, sobretudo consequência da maior exiguidade do terrapleno disponível.

Na fase de desativação, não se identificam diferenças mensuráveis entre o cenário do projeto e o cenário da alternativa.

Considera-se ainda que o projeto e a alternativa apresentam a mesma tipologia de impactes cumulativos, avaliando-se os relativos ao projeto como de mais elevada magnitude potencial, dada a maior envergadura da obra.

6 Considerações Finais

O projeto âmbito do EIA contempla a construção de um terminal de *transshipment* de contentores junto ao molhe sul do porto da Praia da Vitória, a ser concessionado em regime de serviço público, e um terminal multiusos, ligando o cais -10 m (ZH) à entrada do porto de pescas, vocacionado para a carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos.

Segundo o estudo prévio, o terminal de contentores será construído em duas fases e terá um cais com uma extensão total de 962 m e terrapleno de 20,9 ha, suficiente para 680 mil TEU/ano, estando previsto o prolongamento do molhe sul em 180 m. O terminal multiusos terá um cais acostável de 414 m de extensão e terrapleno de 8,1 ha. Serão realizadas dragagens para a execução do terminal de contentores e bacia de manobra, até à cota -16 m (ZH), e para execução do terminal multiusos, até à cota -12 m (ZH). Deste modo, o desenvolvimento do projeto representa impactes sobre diversos fatores ambientais no contexto das suas fases de construção, exploração e desativação.

Como é de esperar em projetos desta dimensão, os impactes negativos mais significativos surgem ao nível da fase de construção do projeto, incidindo estes, principalmente, sobre os fatores ambientais Geologia e Geomorfologia, Água, Ecologia, Ambiente Sonoro, Paisagem, Condicionantes e Ordenamento do Território e a Socioeconomia. Destacam-se como principais impactes negativos nesta fase, o elevado consumo de recursos minerais, a alteração da qualidade da água e águas balneares; a destruição de habitats aquáticos e morte de indivíduos por causas não naturais e alteração dos níveis de oxigénio e nutrientes na água; o aumento dos níveis de ruído na área envolvente da obra; a disrupção visual e alteração da dinâmica da paisagem e a perturbação da população consequência dos trabalhos construtivos. Não obstante, na fase de construção identificam-se também impactes positivos significativos, sobretudo relacionados com a criação de emprego e a valorização da economia local.

Na fase de exploração destacam-se os impactes positivos no contexto socioeconómico, designadamente a criação de emprego, a valorização da economia local e o aumento da competitividade da economia regional. Nesta fase, os impactes negativos mais significativos estão associados à eventual alteração na dinâmica sedimentar na bacia portuária e aos constrangimentos ao uso turístico-recreativo que essas alterações podem representar, à possível diminuição da qualidade dos habitats marinhos, à produção de resíduos e à perturbação visual decorrente da exploração do projeto.

Com a desativação do projeto, que representa a cessação da atividade concessionada, mas com manutenção da exploração do porto comercial, nos termos da situação de referência, destacam-se os impactes negativos associados à cessação de uma atividade geradora de mais valias económicas e a produção de resíduos resultantes da remoção dos equipamentos do projeto.

A solução alternativa ao projeto prevê o prolongamento do atual cais de contentores até à cabeça do molhe, garantindo um cais com 900 m de extensão, fundos de -16 m (ZH) e terrapleno com 9 ha, com capacidade para 560 mil TEU/ano. Comparativamente ao projeto, destaca-se que esta solução não prevê o prolongamento do molhe sul ou a execução de dragagens, e apresenta uma capacidade de terrapleno inferior à oferecida pelo projeto.

Considerando a solução alternativa, os impactes negativos significativos identificados na fase de construção são semelhantes aos do projeto, referindo-se, no entanto, que os impactes ao nível da Geologia e Geomorfologia, Água e Ecologia terão menor magnitude e significância face à necessidade de um volume inferior de recursos minerais e a não estarem previstas ações de dragagem.

Atendendo à fase de exploração da alternativa, os impactes socioeconómicos identificados são afins aos do projeto, distinguindo-se, no entanto, uma provável menor magnitude e significância do impacte aumento da competitividade da economia açoriana e a ausência de impactes relativos a constrangimentos no uso turístico-recreativo da bacia portuária. Ao mesmo nível, no cenário da alternativa, acresce um impacte negativo e significativo decorrente de prováveis constrangimentos na exploração do porto comercial. No contexto da fase de desativação não se identificam distinções entre os cenários da alternativa e o de projeto.

Para os principais impactes negativos identificados foram definidas medidas de minimização, na perspetiva de garantir o maior equilíbrio possível do ambiente na área de intervenção e envolvente. No mesmo sentido, estabeleceu-se como objeto de monitorização o fator ambiental Água e, eventualmente, o fator ambiental Geologia e Geomorfologia, dependendo este dos resultados e conclusões do estudo da dinâmica sedimentar a desenvolver. Remete-se para a fase de RECAPE a descrição pormenorizada do programa de monitorização a adotar.

A execução do projeto do Terminal de *Transshipment* de Contentores do Porto da Praia da Vitória visa alavancar a economia da ilha Terceira, enquadrando-se este no Plano de Reordenamento do Porto da Praia da Vitória, no seguimento do estabelecido no Plano de Revitalização Económica da Ilha Terceira. O projeto assume como objetivos o aumento da competitividade internacional da RAA, desenvolvimento económico e criação de emprego, redução da distância logística ao território continental português e resto do mundo. Deste modo, em termos do contexto atual, a ausência de projeto representará a manutenção do presente modelo de funcionamento e exploração do porto comercial da Praia da Vitória, que pontualmente apresenta constrangimentos decorrentes da disposição e organização portuária, que propicia uma elevada convergência de tráfego rodoviário, de ligeiros, coletivos e de mercadorias, junto à entrada do porto e acessos imediatos.