
Secretaria Regional da Energia, Ambiente e Turismo

Despacho n.º 917/2019 de 25 de junho de 2019

Nos termos e para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 110.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30 /2010/A, de 15 de novembro, que estabelece o regime jurídico da avaliação do impacte e do licenciamento ambiental, e ao abrigo da alínea b) do artigo 14.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 9 /2016/A, de 21 de novembro, determino a aprovação da Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada ao cumprimento das disposições nela contidas, anexa ao presente despacho e que dele faz parte integrante, relativa ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental concernente ao empreendimento “Terminal de Transshipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória”, no concelho de Praia da Vitória, ilha Terceira e avaliado em fase de Estudo Prévio.

A Declaração de Impacte Ambiental, anexa ao presente Despacho, produz efeitos à data de assinatura deste.

24 de junho de 2019. - A Secretária Regional da Energia, Ambiente e Turismo, *Marta Isabel Vieira Guerreiro*.

ANEXO

**DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL
(DIA)**

Identificação

Designação do Projeto: “**TERMINAL DE TRANSHIPMENT DE CONTENTORES DO PORTO DA PRAIA DA VITÓRIA**”

Tipologia de Projeto: Alteração substancial em projeto existente, que não foi sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental, de cuja alteração, em si mesmo, corresponde aos limiares da alínea b) do número 8 do Anexo I do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro

Fase em que se encontra o Projeto: Estudo Prévio

Localização: Concelho de Praia da Vitória

Proponente: Portos dos Açores, S. A.

Entidade licenciadora: Portos dos Açores, S. A.

Autoridade Ambiental: Direção Regional do Ambiente

Decisão da DIA: Favorável à construção da proposta de projeto para Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória avaliada a partir do seu Estudo de Impacte Ambiental apresentado em Estudo Prévio e condicionada ao cumprimento dos aspetos constantes na presente DIA.

Condicionantes da DIA:

1. Cumprimento das medidas indicadas no Estudo de Impacte Ambiental ao Estudo Prévio para o “Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória”, com as alterações e adições introduzidas pela Comissão de Avaliação através do seu parecer final do procedimento de AIA nos moldes finalmente fixados pela presente DIA no que for aplicável às fases de construção, de exploração e de desativação deste empreendimento.
2. Apresentação de estudos e dos elementos exigidos nesta DIA que colmatem até à conclusão do procedimento de RECAPE as lacunas de conhecimento que impediram avaliar convenientemente vários impactes, sobretudo no hidrodinamismo e na dinâmica sedimentar, que evidenciem que a respetiva significância negativa não seja de molde a justificar a inviabilização do Projeto de Execução do Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória, sendo a respetiva

verificação de conformidade ambiental a realizar em sede de Autoridade Ambiental. Os estudos exigidos em RECAPE podem justificar a eventual inclusão de novas medidas de minimização ou fundamentar alterações nas constantes na presente DIA em resultado dos novos dados deles resultantes e impossíveis de identificar ou avaliar aquando da realização do presente procedimento de AIA.

3. Apresentação pormenorizada dos programas de monitorização cujas diretrizes constam na presente DIA, aplicáveis às fases de construção, exploração do projeto Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória e sujeitos à apreciação e aprovação pela Autoridade Ambiental, os quais devem ter em consideração as informações adquiridas com os estudos a entregar em RECAPE para colmatação das lacunas de conhecimento ainda existentes.

4. Existência de corredores de navegação dentro da baía portuária adequados à movimentação das embarcações relacionadas com a pesca, atividades náuticas e transporte de passageiros e mercadorias, de forma a não comprometer as diferentes valências e vocações da área ao longo das fases de construção, exploração e desativação do Projeto.

5. A presente DIA não exclui qualquer outra condicionante legal ou técnica a que o licenciamento, exploração e desativação do Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória esteja legalmente sujeito e não discriminada na presente decisão.

Elementos a acompanhar o RECAPE na sua entrega à Autoridade Ambiental e sujeitos a apreciação e aprovação por esta:

1. Um estudo profundo da dinâmica sedimentar na baía portuária da Praia da Vitória na situação de referência existente à data de entrega do Projeto de Execução para o qual foi elaborado o RECAPE, com informação dos perfis transversais e longitudinais da costa e das praias. Este deve incorporar as perspetivas mais atualizadas no domínio das alterações climáticas na zona de influência do Projeto e ser complementado com simulações das variações nas condições de fluxos, de deposição do material sólido particulado e perfis costeiros em resultado do Projeto para determinar e avaliar convenientemente os potenciais impactes na estabilidade das zonas balneares e cotas de fundo em consequência da implantação do Projeto na sua versão final, bem como indicação da previsão das necessidades de trabalhos de manutenção para preservação das praias e das profundidades que assegurem as atividades balneares e as condições operacionais do Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória e devidamente articulado com o estudo discriminado no número seguinte.

2. Estudo de hidrodinamismo e de caracterização da ondulação marinha na baía portuária da Praia da Vitória na situação de referência existente à data de entrega do Projeto de Execução para o qual foi elaborado o RECAPE, incorporando as perspetivas mais atualizadas no domínio das alterações

climáticas na zona de influência do Projeto a ser complementado com simulações dos efeitos da implantação do Projeto nas condições de agitação marítima e nas características das ondas aproveitadas para a prática de desportos marinhos na costa desta zona na situação de referência, devidamente articulado com o estudo de dinâmica sedimentar referido no número anterior, de modo a identificar e avaliar convenientemente os impactes do Projeto impossíveis de determinar nas condições do Procedimento de AIA decorrido em fase de Estudo Prévio.

3. Discriminação das correções introduzidas no Projeto tendentes a salvaguardar 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 evidenciadas as auscultações efetuadas à Câmara Municipal da Praia da Vitória e à Associação de Surf da Ilha Terceira com este objetivo e os pareceres técnicos das mesmas.

4. Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGA) a ser apreciado e aceite pela Autoridade Ambiental. Este deverá ser transversal a todos os fatores ambientais e pretender que sejam asseguradas boas práticas ambientais adequadas à construção do Projeto de Execução em concreto, assegurar a compatibilização do cumprimento dos requisitos legais das várias operações programadas de trabalho, tendo em consideração a caracterização do meio envolvente, tanto terrestre como marinho, a racionalização na extração de recursos minerais em terra e prever a maximização do aproveitamento de sedimentos dragados nas estruturas construtivas do projeto ou no eventual reforço dos areais das zonas balneares próximas dadas as características físicas e qualitativas destes materiais, bem como incorporar as perspetivas resultantes dos estudos de hidrodinamismo e de dinâmica sedimentar ao nível das modelações e impactes determinados por estes.

Todas as ações previstas no PGA devem estar associadas a critérios de verificação do cumprimento das mesmas pelas entidades de inspeção ou de fiscalização e ter em atenção ao seguinte:

- definir as técnicas e equipamentos a utilizar durante os processos de dragagem, para os casos de repulsão direta dos sedimentos para as praias a draga deve ser provida de grelha de retenção de resíduos, nomeadamente garrafas, plásticos e outros resíduos eventualmente imersos e, para o caso de rocha coesa, explicitar que nos métodos de desmonte só é admissível o recurso a draga flutuante e grab ou recurso a explosivos;
- definir mecanismos de seleção de maquinaria, viaturas e equipamentos a utilizar na obra certificados acusticamente e com selos de baixa emissões de poluentes;
- articular o PGA com o programa de concurso e ou caderno de encargos, o Plano de Segurança e Saúde da obra (PSS) e o Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PIPGRCD), devidamente atualizado com as exigências legais em vigor à data da apresentação do RECAPE e corrigido nos aspetos mencionados no parecer final da Comissão de

Avaliação do EIA, para ser implementado durante o período de construção, adequado às diferentes tipologias de produção previsíveis e indicar a distribuição das competências ou obrigações das diferentes entidades envolvidas nomeadamente: proponente, empreiteiros, subempreiteiros, concedente e concessionários, utentes do empreendimento e operadores potencialmente presentes na área de intervenção, tendo em atenção a legislação em vigor à data do licenciamento e sujeito a posteriores atualização legais;

- racionalizar os trajetos entre os locais de extração, remoção, deposição temporária ou definitiva de inertes, e as zonas de aproveitamento destes ou de submersão de materiais dragados com garantias de conveniente acondicionamento no transporte dos materiais e reduzir o atravessamento de aglomerados populacionais;

- o armazenamento de materiais, resíduos e substâncias perigosas no estaleiro deverá efetuar-se em locais apropriados, devidamente identificados e impermeabilizados e quando justificável face às características dos produto armazenado, dotados de bacia de retenção;

- estabelecer um sistema de comunicação entre o pessoal afeto à construção e o dono de obra que permita, sempre necessário, despoletar os procedimentos de combate à poluição ou minimizar efeitos previstos na análise de riscos do projeto, com a maximização dos meios técnicos e humanos qualificados disponíveis, bem como de alerta e informação atempada aos utilizadores das zonas balneares sempre que destas ocorrências possam resultar alterações ao nível da qualidade da água e garantir a formação atempada dos trabalhadores;

- Definição de procedimento de controlo da velocidade de circulação de veículos nos locais da obra, em especial em zonas não pavimentadas e no atravessamento da malha urbana, incluindo a limpeza de rodados que se desloquem para o exterior dos espaços afetos aos trabalhos de construção;

- incluir planeamento, programas de manutenção e de verificação das condições de funcionamento periódicas de todas as embarcações, máquinas, viaturas e equipamentos associados à obra de modo a evitar acidentes previstos na análise de riscos e incluir simulacros de situação geradoras de poluição das águas da bacia que testem a eficácia das operações do combate a esta e a disponibilidade dos meios técnicos e humanos adequados e formação dos trabalhadores, bem como assegurar o mínimo de efeitos sonoros.

5. Plano de Gestão Ambiental para a fase de exploração do Porto da Praia de Vitória que compatibilize as várias valências e atividades coexistentes nesta infraestrutura, as responsabilidades atribuídas às diferentes entidades que nela operem, sejam concessionárias, concedentes ou subcontratadas, de forma a assegurar a articulação em situações de emergência, simulacros, formação dos trabalhadores, gestão integrada de resíduos, incluindo os perigosos e respetivo transporte, controlo de velocidades e de trajetos, manutenção periódica de máquinas, viaturas e equipamentos com a

definição dos critérios que permitam a verificação da respetiva execução pelas entidades de inspeção ou de fiscalização, sujeito a apreciação e aprovação pela Autoridade Ambiental e às atualizações que a evolução das exigências técnicas permitam ou as legais que o justifiquem.

6. Propostas de Programas de Monitorização devidamente pormenorizadas para os fatores ambientais indicados na presente DIA sujeita a aprovação e a alterações da Autoridade Ambiental.

Medidas de minimização ou compensação de impactes negativos e de potenciação dos efeitos positivos

1. Sinalizar adequadamente, com colocação eventual de barreiras físicas ou boias a delimitar, as áreas de dragagem de molde a não movimentar sedimentos em locais não definidos no projeto de execução nem volumes de extração de materiais além do estritamente necessário, com indicação de procedimentos verificáveis pelas entidades de fiscalização ou de inspeção do cumprimento da presente medida.

2. As dragagens devem ser efetuadas apenas na vazante da maré, reduzidas ao mínimo tempo possível, de modo a evitar-se o transporte direto de matérias em suspensão para as praias e se possível fora da época balnear e das épocas de desova das espécies existentes na bacia e local de imersão dos sedimentos e com recurso a equipamentos e técnicas adequados ao tipo de material a extrair e com insonorização de modo a minimizar o risco de poluição da água e as emissões de ruído cujos princípios deve estar definidos no caderno de encargo do concurso de conceção e construção do projeto.

3. Existência de um regulamento com a definição de limites de velocidades de navegação no interior da baía portuária que considere os efeitos da circulação dos vários tipos de navios nas condições de agitação marítima de modo a garantir condições de segurança na operacionalidade e de atracação dos restantes utentes e embarcações e adequado para as fases de construção, de exploração e de desativação do porto.

4. O estaleiro da obra deverá dispor de instalações sanitárias e de saneamento em condições de assegurar um destino final de todas as águas residuais adequado;

5. Implantar o estaleiro num local de declive reduzido e de modo a causar o menor impacte possível às atividades na malha urbana e do porto, sem colocar a zonas habitacionais ou com usos sensíveis expostas diretamente as várias emissões a partir deste face aos ventos dominantes e sem necessidade de novos acessos.

6. Recuperar todas as vias rodoviárias danificadas pela circulação de viaturas afetas às obras, tanto utilizadas no transporte de materiais, como entre os estaleiros e os trabalhos de construção ou obtenção de inertes.
7. Nos dias secos, nas áreas afeta à obra e onde ocorra produção, acumulação ou ressuspensão de poeiras deve proceder-se à aspersão regular e controlada de água.
8. 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.
9. 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.
10. As atividades construtivas mais ruidosas devem ser restringidas apenas ao período diurno dos dias úteis.
11. Vedar as áreas de estaleiro e outras de apoio à obra com recurso a painéis, que deverão ter, pelo menos, dois metros de altura, estar conveniente pintados com cores esbatidas, como o branco, o cinzento ou o azul claro.
12. Implementar um tratamento estético das gruas/pórticos, com o objetivo de atenuar a sua imposição visual, preconizando-se a sua pintura com cores esbatidas.
13. O concessionário e o proponente têm de possuir Planos Internos de Prevenção e Gestão de Resíduos (PIPGR) devidamente aprovados pelas entidades competentes com a responsabilização articulada de todos os intervenientes nas atividades desenvolvidas no âmbito da exploração do Porto da Praia da Vitória.
14. Proceder à delimitação implantada no terreno da faixa de proteção do Forte de Santa Catarina do Cabo da Praia de modo a que seja garantida a sua salvaguarda e não interferência dos trabalhos com esta zona.
15. O licenciamento da desativação deve ser precedido da elaboração de um Plano de Gestão Ambiental de Obra adequado a essa fase, a ser entregue para apreciação e aprovação pela autoridade ambiental competente, no qual se integre, de modo atualizado, a evolução das condicionantes legais e as disponibilidades tecnológicas até esse momento e com o objetivo de garantir a implementação das boas práticas ambientais então em vigor que cubram os trabalhos pretendidos e o mesmo respeito pelos objetivos dos planos equivalentes aprovados para as fases de construção e de exploração.

PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO

A construção do projeto de execução “Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória” fica sujeita ao abrigo da presente DIA à implementação de vários programas de monitorização aos fatores ambientais abaixo listados, de modo a acompanhar o evoluir dos mesmos ao nível dos aspetos e diretrizes indicados para os mesmos e cujas versões definitivas deverão ser apreciadas em fase RECAPE e sujeitas à aprovação e alterações propostas pela Autoridade Ambiental ao longo da sua implementação para o período de pós-avaliação do Projeto:

1. Geologia e Geomorfologia

A introdução de alterações morfológicas devido à realização de dragagens marinhas na baía portuária da Praia da Vitória para obtenção de batimetrias adequadas às necessidades operacionais do empreendimento, bem como as novas formas resultantes do Projeto de Execução ao nível dos terraplenos e molhes existentes induzirão alterações no hidrodinamismo da área que se podem refletir na dinâmica sedimentar que exigem não apenas estudos que colmatem as lacunas de informação sentidas durante o procedimento de AIA, mas também a posterior verificação, na zona de influência do Projeto, das variações espaciais nas taxas de deposição e de erosão dos sedimentos e conseqüentemente nos perfis do litoral, com especial atenção das praias, e dos fundos marinhos que permitam a respetiva comparação face ao estimado nas simulações do evoluir da situação de referência da geologia e geomorfologia perspectivado nesse mesmo estudo de modo a permitir o conhecimento desde o início de eventuais desvios geradores de potenciais impactes não convenientemente avaliados que viabilizem a indicação pela Autoridade Ambiental de eventuais medidas corretivas a que o proponente/concessionário seja obrigado implementar.

Assim este programa tem de atender ao seguinte:

- Ter elementos suficientes que permitam conhecer os perfis costeiros longitudinais e transversais nas diferentes estações do ano e a topo-hidrografia à data do início do programa de monitorização, antes da construção do Projeto;
- Acompanhar ao longo das fases de construção e de exploração do evoluir da linha de costa na baía portuária com a inclusão de perfis longitudinais e transversais das praias aí existentes assegurando, no mínimo o conhecimento da situação no período de inverno e no verão;
- Registo fotográfico das características das praias que permitam acompanhar e se possível compreender e visualizar o evoluir dos perfis ao longo do período da monitorização, atendendo à estação de inverno e da época balnear;
- Acompanhar o evoluir das batimetrias nos fundos marinhos com a realização de levantamentos topo-hidrográficos dentro da baía portuária e do canal de navegação para acesso ao porto;

- Identificar potenciais zonas de assoreamento ou de erosão no litoral e nos fundos marinhos que possam requerer medidas corretivas ou perturbar os usos associados à costa ou à operacionalidade dentro da baía;
- Indicar eventuais medidas corretivas para evitar ou diminuir os impactos negativos não convenientemente perspectivados anteriormente.

O programa deve explicitar os equipamentos, as metodologias, locais de amostragem/medições, periodicidades das campanhas, duração e os efeitos colaterais associados à sua implementação não apenas na geologia e geomorfologia, mas também na qualidade das águas, nos sedimentos e nos usos sociais do litoral dentro da baía portuária.

Os resultados das campanhas devem ser sintetizados em Relatórios de Monitorização a entregar na Autoridade Ambiental, devidamente calendarizados, onde se incluam as análises técnicas dos dados pelos autores do trabalho e a indicação de eventuais medidas corretivas necessárias de desvios detetados geradores de impactos negativos não convenientemente perspectivados e com ponderação de alternativas no caso de existirem várias soluções a considerar.

Compete à Autoridade Ambiental aprovar a forma definitiva deste programa, bem como a sua eventual alteração posterior, incluindo o termo da sua continuação.

2. Qualidade dos Sedimentos

A perspectiva de utilização de dragados na obra ou da sua imersão em meio marinho, obriga à necessidade de determinação das características e composição dos materiais dragados em função dos respetivos destinos em conformidade com o referido no artigo 60º do Decreto-Lei nº 226-A/2007, de 31 de maio, realizada de acordo com o Anexo III da portaria n.º 67/2007, de 15 de outubro.

Assim deverá ser implementado um programa de caracterização e de monitorização dos sedimentos para a fase de construção que considere:

- A realização de carotes dentro da área da baía portuária com indicação dos locais, prevendo a recolha de 2 amostras de sedimentos em cada ponto para realização de análises de qualidade dos mesmos, em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 226A/2007, de 31 de maio, e na Portaria nº1450/2007, de 12 de novembro, adaptada para a Região Autónoma dos Açores através da portaria n.º 67/2007, de 15 de outubro, de modo a avaliar o grau de contaminação e tomada de decisão sobre a respetiva forma de eliminação ou de uso desses sedimentos. As carotes devem ter profundidades suficientes de modo a serem representativas dos diferentes estratos a dragar ou a movimentar ou, no mínimo, assegurar uma representatividade do grau de contaminação da metade superior e da inferior da coluna de sedimentos;

- O programa deve indicar os locais de recolha de amostras e periodicidade de campanhas, adequar-se à evolução do quadro legislativo e estender-se para a fase de exploração no caso de se eventualmente houver necessidade de dragagens de manutenção da topo-hidrografia ou dos perfis das praias para este período na sequência das simulações do estudo de dinâmica sedimentar ou fruto do programa de acompanhamento da geologia e geomorfologia.

- No caso de imersão de dragado deve prever a realização de um estudo aprofundado do local de deposição, incluindo a recolha de amostras à superfície e zona eufótica e fundo, bem como prever a necessidade de eventual de monitorização posterior deste.

Os Relatórios de Monitorização devem respeitar a estrutura definida no Anexo V da Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, e ser entregues 30 dias antes do início das dragagens.

Compete à Autoridade Ambiental aprovar a forma definitiva deste programa, bem como a sua eventual alteração posterior, incluindo o termo da sua continuação.

3. Qualidade da Água

O programa de monitorização para a Qualidade da Água na baía portuária da implantação do projeto de Terminal de Transhipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória” a definir pormenorizadamente em RECAPE deve atender ao seguinte:

Indicação dos locais de amostragem representativos da qualidade da água da baía e ter em consideração os mais expostos aos efeitos do Projeto e a existência de zonas de uso balnear e desportivo, determinação da periodicidade das campanhas de acordo com as fases de construção (com especial atenção à monitorização dos sólidos em suspensão e coliformes totais), exploração e de desativação, duração do programa e ter como referência os parâmetros e metodologias exigidos no quadro legislativo vigente à data da sua implementação, que presentemente se rege pelos Decreto-Lei n.º 236/98 - Anexo XXI para as águas superficiais nos valores máximos admissíveis; Decreto-Lei n.º 103/2010 - Parte A do Anexo III (Coluna C5) para as Normas de Qualidade Ambiental, expressa em valor médio anual; e os valores limite da Decisão da comissão técnica de acompanhamento do Decreto-Lei n.º 135/2009.

Os Relatórios de Monitorização devem respeitar a estrutura definida no Anexo V da Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, e ser entregues no prazo de 90 dias, após o termo da campanha a que diz respeito se não tiver sido detetado nenhum incumprimento legal.

Compete à Autoridade Ambiental aprovar a forma definitiva deste programa, bem como a sua eventual alteração posterior em função da evolução do quadro legislativo ou dos meios tecnológicos disponíveis, incluindo o termo da sua continuação.

4. Ambiente Sonoro

Só se considera necessário um programa de monitorização do ambiente sonoro para a fase de construção e no caso da realização de trabalhos ruidosos fora do período diurno que requeiram uma Licença Especial de Ruído.

Neste caso, além da necessidade de uma atualização ao nível da caracterização da situação de referência do ambiente sonoro, os locais de medição, os parâmetros a determinar, a metodologia, duração e periodicidade serão função das condicionantes que vierem a ser impostas na Licença Especial de Ruído.

Os Relatórios de Monitorização devem respeitar a estrutura definida no Anexo V da Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, e ser entregues no prazo de 90 dias, após o termo da campanha a que diz respeito se não tiver sido detetado nenhum incumprimento legal.

No caso de a campanha detetar algum incumprimento legal potencialmente resultante do projeto, o proponente deve comunicar a situação por escrito à Autoridade Ambiental no prazo 15 dias, com indicação das ações corretivas implementadas, complementando posteriormente a informação no relatório de monitorização no prazo de 90 dias.

Compete à Autoridade Ambiental aprovar a forma definitiva deste programa, bem como a sua eventual alteração posterior em função da evolução do quadro legislativo ou dos meios tecnológicos disponíveis, incluindo o termo da sua continuação.

Entidade de verificação da DIA: A Autoridade Ambiental nos Açores e a Inspeção Regional do Ambiente

A Secretária Regional da Energia, Ambiente e Turismo: Marta Isabel Vieira Guerreiro

ANEXO À DIA

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

Descrição sumária do empreendimento aprovado em estudo prévio:

Construção de um novo terminal dedicado ao *transshipment* de contentores materializado no intradorso do quebramar sul existente e de um terminal multiusos no setor sul do porto da Praia da Vitória.

Propõe-se um novo terraplano de 20,9 ha que resulta do avanço do molhe sul existente em 180 m e a construção de cais um cais acostável com 962 m. Para assegurar profundidades à cota -16,00 (Z.H.) na bacia de manobra, no canal de acesso e no novo cais estimam-se dragar 2.824.183 m³ de sedimentos e rocha.

Para manutenção das atuais operações no porto comercial, estas serão transferidas para um novo terminal multiusos que terá um cais de 414 m, fundos operacionais de -12,00 m (Z.H.) e um terraplano com 8,1 há de área total.

Resumo do conteúdo do procedimento:

O procedimento de AIA realizado ao abrigo do Legislativo Regional n.º 30/2010/A, de 15 de novembro (Diploma AILA) ao Estudo Prévio do projeto denominado “Terminal de Transshipment de Contentores do Porto da Praia da Vitória”, tendo como proponente a empresa pública Portos dos Açores, S. A., iniciou-se a 12 de outubro de 2018, com a entrada na Direção Regional do Ambiente, como Autoridade Ambiental, do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em suporte digital, respetivos anexos e da memória descritiva da pretensão proveniente da empresa Portos dos Açores, S. A. por também assumir a qualidade de Entidade Licenciadora.

A Comissão de Avaliação (CA) do EIA, nomeada nos termos do Diploma AILA emitiu o seu primeiro parecer a 12 de novembro seguinte, onde concedeu um prazo de 30 dias para serem colmatadas algumas lacunas e corrigidas imperfeições nos documentos apreciados antes de propor a o EIA fosse declarado pela Autoridade Ambiental. O proponente solicitou a prorrogação deste prazo com justificação tendo o procedimento sido retomado a 13 de fevereiro de 2019 a CA emitiu a 22 de fevereiro um parecer onde reconheceu existirem condições para a Autoridade Ambiental emitir a declaração de conformidade do EIA para o procedimento prosseguir para a fase de Consulta Pública.

A organização da fase de Participação Pública decorreu ao longo de 30 dias, por a tipologia do projeto se encontrar definida no Anexo I do Diploma AILA, entre 6 de março e 16 de abril de 2019 inclusive, tendo havido dez participações da parte de interessados.

Foram solicitados pareceres a várias entidades, 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.

A CA, após conhecer o Relatório da Consulta Pública emitiu o seu parecer a 24 de maio, neste salienta a persistência de lacunas de conhecimento ao nível da dinâmica sedimentar e do hidrodinamismo na baía portuária da Praia da Vitória que não viabilizaram a identificação e a avaliação adequada de impactes do Projeto na movimentação dos sedimentos, na estabilidade do perfil do litoral e das praias e nas características da ondulação com usos balneares e desportos de onda na situação de referência, bem como os seus efeitos nos objetivos e viabilidade económica das estruturas implementadas em paralelo para apoio e aproveitamento económico destas atividades, aspetos que devem ser colmatados em fase de RECAPE com a entrega de estudos por ela indicados. Assim a CA reconhece que o Projeto pode provocar impactes negativos significativos em fatores ambientais como a qualidade da água, a geomorfologia, a ecologia e socioeconomia que importa compreender em pormenor em fase de RECAPE, sendo que o principal impacto positivo se relaciona com a potenciação comercial do porto da Praia da Vitória com dinamização da economia local e até com abrangência regional e ocorre sobretudo na fase de exploração do Projeto se os cenários prospetivados se concretizarem, uma vez que dependem de fatores externos que não são controláveis pelas Autoridades dos Açores.

Em junho de 2019, com base no parecer da CA e no Relatório da Consulta Pública, a Autoridade Ambiental propôs a emissão de uma DIA favoravelmente condicionada à entrega de vários estudos junto com o RECAPE que permitam não só colmatar as lacunas persistentes que impediram a avaliação de vários impactes ambientais durante o procedimento de AIA e evidencie que com um conjunto de medidas de minimização e programas de monitorização articulados com as novas informações se assegura um balanço de impacto ambiental globalmente positivo.

Resumo do Resultado da Consulta Pública: Verifica-se que a principal preocupação dos participantes se relacionou com a necessidade de manter a onda da ribeira de Santo Antão adequada ao surf e bodyboard e as condições de usos de lazer e atividades de apoio marítimo-turísticas da zona, devendo auscultar-se a Associação de Surf da Ilha Terceira antes do licenciamento do projeto tendente a encontrar uma solução adequada.

Razões de facto e de direito que justificam a decisão: A presente DIA resulta da integração das conclusões do Estudo de Impacte Ambiental com as medidas de mitigação e programas de monitorização nele propostos, com as alterações constantes no parecer final da Comissão de Avaliação, das apreciações provenientes dos participantes durante a Consulta Pública e dos pareceres recebidos das entidades consultadas, combinado com a necessidade de ainda se cobrirem várias lacunas de informação só possíveis de colmatar em fase de projeto de execução num procedimento de RECAPE e sede de verificação pela Autoridade Ambiental que assegure em definitivo a conveniência de aprovação do projeto a apresentar e por não terem sido evidenciados outros impedimentos à viabilização da pretensão ao longo do procedimento de AIA.

Síntese de Pareceres exteriores: Nos pareceres recebidos a Câmara Municipal salientou a necessidade de preservar a biodiversidade marinha e, sobretudo, os areais da baía, devido à sua estratégia de potenciar o lazer nesta zona com a prática de desportos náuticos, atividades recreio e investimentos turísticos, sendo fundamental conhecer as condições dinâmica hídrica e sedimentar resultantes do projeto antes da sua execução. A Direção Regional das Pescas alertou para a necessidade de garantir os interesses da fileira das pescas e da salvaguarda de corredores de navegação dentro da baía para esta atividade.