



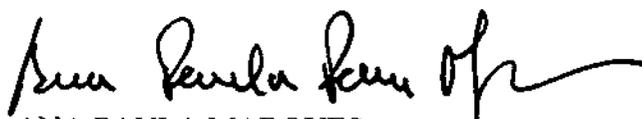
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DO AMBIENTE E DO MAR  
DIRECÇÃO REGIONAL DO AMBIENTE

**DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL**  
**“OBRAS DE MELHORIA DAS CONDIÇÕES OPERACIONAIS DO PORTO DE**  
**S. MATEUS”**  
**FASE DE ESTUDO PRÉVIO**

1. Na sequência do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao Estudo Prévio das Obras de Melhoria das Condições Operacionais do Porto de S. Mateus, freguesia de S. Mateus da Calheta, concelho de Angra do Heroísmo, emito um **parecer favorável** ao empreendimento, **condicionado** ao cumprimento de todas as medidas de mitigação propostas no EIA e outras apresentadas no documento em anexo, o qual faz parte integrante da presente DIA, à implementação dos programas de monitorização indicados no EIA, com as modificações propostas em anexo, bem como à entrega das pormenorizações atrás solicitadas e dos resultados dos programas de monitorização previstos no EIA, nos termos aceites e definidos também no anexo.
2. A apreciação da Conformidade do Projecto de Execução com a DIA deva ser efectuada pela Autoridade de AIA nos termos do Artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, através da apresentação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), o qual deve respeitar, com as necessárias adaptações ao caso, a estrutura e o conteúdo definidos nas normas técnicas constantes no Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.
3. A presente DIA teve em consideração o Parecer Final da Comissão de Avaliação do Estudo e Impacte Ambiental, o parecer da Direcção Regional da Cultura, consultada ao abrigo do número 9 do Artigo 13.º do Decreto Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, na sua redacção actual, e o relatório da Consulta Pública, realizado no âmbito do presente procedimento de AIA.

Horta, 11 de Outubro de 2006

A SECRETÁRIA REGIONAL DO AMBIENTE



ANA PAULA MARQUES



**ANEXO**  
**À DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL**  
**“OBRAS DE MELHORIA DAS CONDIÇÕES OPERACIONAIS DO PORTO DE**  
**S. MATEUS”**  
**FASE DE ESTUDO PRÉVIO**

**I. ACÇÃO DE PROSPECÇÃO PRÉVIA A APRESENTAR EM RECAPE**

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) ao presente empreendimento foi realizado em Fase de Estudo Prévio, tendo-se verificado ao longo do procedimento de AIA a necessidade de realização de trabalhos de prospecção prévia à construção do projecto, de forma a minimizar eventuais impactes sobre o património arqueológico, cujas directrizes, também definidas pela Direcção Regional da Cultura, se encontram-se abaixo expostas:

1. Na medida em que o método de detecção geofísica preconizado no estudo, considerando as características do local, poderá revelar-se pouco eficaz, deverá ser efectuada prospecção visual exaustiva e sistemática, com recursos a detector de metais;
2. Utilização de método de abertura de valas sistemáticas na área, especialmente nas zonas de areia;
3. Sujeição dos resultados de prospecção descritos à aprovação da Direcção Regional da Cultura (DRC);
4. Inclusão no Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), de relatório dos trabalhos de prospecção realizados e resultados obtidos, bem como do parecer para DRC sobre o mesmo.



## **II. OUTROS ELEMENTOS / LEVANTAMENTOS A APRESENTAR EM SEDE DE RECAPE**

- a) Apresentação de medidas ambientais que preconizem a redução dos impactes produzidos na área de Reserva Ecológica Regional.
  
- b) Apresentação, em RECAPE, de levantamento que caracterize o estado de conservação dos edifícios mais próximos das zonas onde é preconizado o quebramento de rocha com explosivos, devendo ser dada particular atenção ao Forte de S. Mateus. Ainda a este nível, deverão ser apresentadas medidas específicas destinadas à mitigação dos eventuais impactes resultantes da utilização de explosivos.

### **III. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO**

O empreendimento deve implementar as medidas de minimização abaixo discriminadas nas fases de “Construção”, “Exploração” e de “Desactivação” (caso esta venha a ocorrer). As medidas de minimização em apreço, ou tiveram origem no próprio EIA e foram aceites, com eventuais alterações, pela Comissão de Avaliação (CA), ou foram propostas por esta última em resultado da apreciação do Estudo e do reconhecimento do local.

Todas as medidas referidas no EIA e já integradas nas características técnicas do próprio projecto em fase de Estudo Prévio são consideradas aceites e devem ser mantidas no Projecto de Execução a verificar em fase de RECAPE.

A verificação das condicionantes abaixo expostas será efectuada pela Autoridade de AIA ouvindo as entidades competentes em função das matérias em causa.

#### **Fase de Construção:**

1. Reutilização do material resultante do alisamento do fundo nos aterros da própria obra, podendo os materiais rochosos ser reaproveitados para TOT ou para fabricação de britas.
2. Manutenção das máquinas, para garantia das melhores condições de funcionamento, em local apropriado, afastado do plano da água.
3. Promover a limpeza imediata da área afectada, no caso de qualquer rejeição accidental de matérias potencialmente poluentes e/ou contacto imediato com as entidades competentes e terceiros que possam estar directa ou indirectamente envolvidos na situação.
4. Acompanhamento das acções através de uma fiscalização eficaz e rigorosa, cumprindo as normas de boa prática e de manutenção dos diversos equipamentos, de forma a evitar a contaminação da água por via directa ou indirecta.
5. Garantir a adopção de medidas que promovam a adequada gestão dos resíduos e efluentes produzidos na obra, as quais deverão ser apresentadas em RECAPE.
6. Restrição do horário de construção ao período diurno, entre as 8 e as 18 horas e apenas nos dias úteis. Se houver necessidade de laborar fora deste período, deve ser solicitada, à entidade competente, uma licença especial de ruído.



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DO AMBIENTE E DO MAR  
DIRECÇÃO REGIONAL DO AMBIENTE

7. Programação, a apresentar em RECAPE, do tráfego de veículos pesados para o período diurno e fora das horas de ponta, dando preferência aos percursos que atravessem menor número de zonas residenciais ou outros usos sensíveis. No presente caso, é recomendado que seja dada preferência à estrada que margina a orla costeira e que se ramifica, acompanhando o contorno da baía até ao terraplano da Lota, evitando a passagem no interior da zona urbana de S. Mateus.
8. Utilização de veículos, máquinas e equipamentos que respeitem os níveis de potência sonora definidos na lei, garantindo a manutenção necessária a um bom funcionamento e respeitando as inspecções periódicas previstas.
9. No caso dos veículos rodoviários afectos à obra, devem ser cumpridos os limites sonoros indicados no livrete, considerando uma tolerância de dB(A), conforme o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro.
10. Utilização de equipamento de dragagem com emissões sonoras o mais reduzidas possível. Esta opção terá de ser porém ponderada em função de outras condicionantes a respeitar, nomeadamente ao nível da ressuspensão de matéria sólida do fundo e também de aspectos de carácter operacional (afecção da navegação, dimensão da área a dragar, entre outros).
11. Isolamento acústico dos equipamentos fixos que se possam revelar fontes significativas de emissão, através da instalação de canópias ou encapsulamentos apropriados.
12. Instalação, como medida preventiva, de painéis reflectores do ruído em todo o perímetro do estaleiro da obra. Esta medida deverá ser melhor ponderada em posse de elementos mais definidos quanto aos equipamentos a instalar no interior do estaleiro, tendo em conta a elevação dos níveis sonoros a que os trabalhadores ficarão expostos.
13. No âmbito da utilização de explosivos, deverá ser devidamente ponderado o esquema de rebentamento, nomeadamente o peso da carga explosiva e a distância dos pontos de detonação às infra-estruturas localizadas nas margens, de forma a minimizar as inerentes vibrações.
14. Interdição das operações que impliquem a utilização de explosivos, antes das 8h e depois das 18h, desconcentrando o mais possível a sua realização.
15. Utilização de métodos de fogo apropriados à redução da intensidade das vibrações, com sistemas de detonação retardada.



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DO AMBIENTE E DO MAR  
DIRECÇÃO REGIONAL DO AMBIENTE

16. Adopção de um sistema de aviso às populações, com indicação antecipada dos horários e zonas previstas para as explosões e a emissão de um alarme sonoro de aviso imediatamente antes de qualquer detonação.
17. No caso de surgirem reclamações associadas à utilização de explosivos, a instalação de postos de registo, dotados de sismógrafos, por forma a medir a intensidade das vibrações produzidas e a avaliar as possibilidades de eventuais danos nas estruturas construídas existentes.
18. Dada a proximidade e a importância do Forte Grande de S. Mateus, deverá proceder-se à instalação, desde logo, de um posto de registo dotado de sismógrafo junto ao monumento, bem como uma monitorização minuciosa da estabilidade estrutural do mesmo. Esta medida terá que ser precedida de uma caracterização minuciosa do estado de conservação deste imóvel em particular e eventualmente de outros próximos que aparentem maior sensibilidade.
19. As acções de dragagem e eliminação dos materiais dragados deverão ser efectuadas fora dos períodos de reprodução e desova das espécies piscícolas, em particular fora da Primavera, acompanhadas e definidas por um plano de dragagem de manutenção, tendo por linha condutora a realização apenas das dragagens estritamente necessárias e nos períodos de tempo o mais espaçados possível, mesmo que tal implique um maior volume de dragados em cada operação. A planificação das operações de dragagem deverá ser apresentada em RECAPE.
20. Especificamente para a imersão dos materiais dragados, a escolha do local de imersão deverá ter em consideração os aspectos mencionados no art. 7º do Despacho Conjunto dos Ministérios do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar, publicado no Diário da República n.º 141, de 21 de Junho de 1995 (II série), nomeadamente os relativos à existência de recursos vivos adultos e juvenis.
21. A implantação do estaleiro deverá acontecer junto à área de projecto, numa zona já impermeabilizada. A escolha do local deverá ser ventilada em RECAPE, ficando sujeita a aprovação da Autoridade AIA.
22. Os materiais rochosos dragados deverão ser transportados para os locais de depósito ou de utilização definitivos, a definir em RECAPE, o mais rapidamente possível, minimizando assim o impacte visual que possam causar eventuais depósitos temporários.



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DO AMBIENTE E DO MAR  
DIRECÇÃO REGIONAL DO AMBIENTE

23. As áreas a afectar para a construção das infra-estruturas previstas deverão restringir-se aos locais da sua implantação, devendo ser evitadas intervenções nas zonas marginais.
24. A zona da obra deverá ser contida visualmente nos locais em que tal for possível, de forma a minimizar os impactes visuais esperados sobre a envolvente.
25. No final da obra deverão ser removidos todos os materiais e estruturas temporárias relacionados com a fase de construção.
26. Realização, em fase prévia à obra, de Prospecções Subaquáticas Sistemáticas da área de incidência directa e indirecta do projecto, devendo ser utilizada uma prospecção visual e electromagnética.
27. Implementação de um Programa de Acompanhamento Arqueológico, estabelecido e programado previamente de acordo com as fases de execução e com as áreas de incidência do projecto. Este programa deverá assegurar o acompanhamento arqueológico de todos os revolvimentos de terras directamente relacionados com o projecto em causa, bem como de todos os trabalhos de preparação do terreno, o acompanhamento arqueológico de todos os materiais dragados, a prospecção prévia da área de implantação do estaleiro, com vista à identificação de potenciais ocorrências patrimoniais. O presente acompanhamento arqueológico deverá ser realizado por uma equipa de arqueologia.
28. Depósito de dragados directamente no local definido para esse efeito, de forma a evitar uma situação provisória de deposição de materiais noutra local e a consequente afectação de classes de espaço ou de servidões ou restrições não previstas no projecto.
29. Minimização das interferências com as classes de ocupação do solo envolventes ao porto, nomeadamente as áreas residenciais.
30. Redução ao máximo dos impactes produzidos na zona de Reserva Ecológica Regional, situada na faixa costeira a sul de S. Mateus, através de medidas concretas a apresentar em fase de RECAPE.
31. Recorrer sempre que possível à mão-de-obra local ou regional.
32. Negociar com empresas e/ou fornecedores de matérias-primas sedeados no concelho ou na região, no sentido de criar maior riqueza dentro da região, provocada pelo aumento das respectivas receitas.



**REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**  
**SECRETARIA REGIONAL DO AMBIENTE E DO MAR**  
**DIRECÇÃO REGIONAL DO AMBIENTE**

33. Sensibilizar os motoristas para a necessidade de cumprimento das regras de circulação impostas, de modo a contribuir para a redução das afectações sobre as populações locais e garantir a segurança rodoviária nos acessos.
34. Em períodos em que se preveja grande concentração de tráfego, considerar a instalação temporária de um semáforo amovível ou requisitar a presença das autoridades policiais, de modo a facilitar as entradas e saídas nas melhores condições de segurança.
35. Interdição do acesso às zonas de intervenção a pessoas não autorizadas.
36. Vedação e sinalização de todos os locais que ofereçam perigo aos peões e veículos, incluindo áreas de estaleiros, de acordo com os regulamentos de trânsito municipais.
37. Sinalização adequada dos percursos, velocidades e horários de circulação permitidos na zona de obra (incluindo estaleiros) e no acesso exterior a esta, de modo a minimizar os efeitos no normal funcionamento do dia-a-dia das pessoas e actividades económicas.
38. Adopção das medidas necessárias de gestão das diferentes actividades a realizar no âmbito do projecto em estudo, de modo a acautelar eventuais interferências no normal funcionamento das estruturas portuárias existentes, garantindo a máxima segurança e a normal circulação e operação das embarcações.
39. Manutenção adequada das vias utilizadas para acesso à obra; as vias que forem danificadas durante as obras deverão ser recuperadas após a finalização da construção, ou mesmo durante, nos casos em tal se justifique. Se houver necessidade de interrupção ou alteração da circulação rodoviária, garantir a passagem do tráfego por via alternativa ou condicionada (uma só faixa) nas melhores condições possíveis de segurança e qualidade do piso, procurando que as obras sejam realizadas com a maior brevidade e, se possível, fora das horas de maior movimento.
40. No caso de derrame accidental de óleos ou outras substâncias passíveis de degradar as condições de segurança rodoviária, suspender de imediato a circulação, isolando a área afectada e removendo o contaminante com produto adequado (absorvente), de modo a evitar a sua dispersão pela via.



**Fase de Exploração:**

1. Promoção de regras de utilização do espaço, em especial no que respeita às actividades piscatórias, regulamento que deverá resultar da articulação entre o porto de S. Mateus e outras entidades com competências a nível local.
2. Elaboração de um plano de monitorização da qualidade da água, onde deverão ser considerados os principais usos da água na área envolvente do projecto.
3. Comunicação às entidades oficiais, pela entidade responsável pelo porto de S. Mateus, caso se verifique que a qualidade da água viola os limites estabelecidos para os usos a que está sujeita, devendo ainda alertar as entidades ou particulares que possam ser afectados.
4. Presença de recursos humanos devidamente treinados para fazer face a possíveis situações de derrames acidentais de substâncias poluentes.
5. Instalação de câmaras de retenção de óleos nos troços terminais dos colectores pluviais.
6. Adoptar regras de boa prática relativamente à gestão de resíduos, uma vez que existe um potencial de contaminação da água, susceptível de se verificar via drenagem superficial, nomeadamente e desde logo as seguintes:
  - a) Não misturar resíduos perigosos com resíduos não perigosos;
  - b) Não misturar resíduos incompatíveis;
  - c) Identificar e rotular recipientes (origem e descrição);
  - d) Não armazenar resíduos fora das áreas que lhes são dedicadas, dando preferência a áreas cobertas;
  - e) Evitar o sobreenchimento dos recipientes;
  - f) Inspeccionar regularmente as áreas de armazenamento dos resíduos;
  - g) Evitar armazenar grandes quantitativos de resíduos;
  - h) Promover a triagem e a reciclagem, sempre que a sua viabilidade seja demonstrada;



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DO AMBIENTE E DO MAR  
DIRECÇÃO REGIONAL DO AMBIENTE

- i) Proceder a acções de sensibilização dos trabalhadores relativamente a boas práticas ambientais a aplicar na sua actividade quotidiana;
  - j) Cumprir as normas expressas nos diplomas em vigor, relativamente ao destino final de resíduos sólidos e águas residuais;
  - k) Conduzir os resíduos produzidos para valorização, através da contratação de empresas especializadas neste tipo de actividade e devidamente licenciadas para o efeito.
7. Promover a sensibilização dos utentes para a adopção de práticas e procedimentos que minimizem as emissões sonoras, como por exemplo, na forma de condução e manobra das embarcações, de realização de pequenas reparações, entre outras.
  8. Restringir, o mais possível, o funcionamento no período nocturno, de modo a assegurar a minimização das incidências negativas associadas à actividade do porto de pesca.
  9. No que respeita às actividades de manutenção são aplicáveis, na sua generalidade, as medidas já referidas para a fase de construção, naturalmente ajustadas à envergadura de tais acções, que serão bastante mais reduzidas no caso das obras de conservação.
  10. Deverá ser promovida a regular manutenção das estruturas construídas, de forma a que as mesmas não sejam objecto de acentuada degradação.
  11. Consideração do PROTA (ainda em fase de elaboração e com data prevista de conclusão em 2007) e do PRA, nomeadamente no que respeita à inserção de pontos de monitorização e à elaboração de planos de emergência para acidentes naturais ou antropogénicos.

**Fase de Desactivação:**

Caso venha a acontecer a desactivação da estrutura em apreço, os impactes associados à operação deverão ser muito semelhantes aos previstos para a fase de construção, pelo que, deverão ser adoptadas as medidas de mitigação apontadas para a edificação.

#### **IV. PROGRAMAS DE MONITORIZAÇÃO**

O EIA preconiza a realização / implementação de programas de monitorização para os descritores – Qualidade da Água e Ambiente Sonoro e Vibrações, os quais são considerados adequados ao fim proposto. Não obstante e em sede de RECAPE, o promotor deverá apresentar a pormenorização dos diversos planos de monitorização, os quais poderão ficar sujeitos a alterações a introduzir pela Autoridade de AIA, devendo, na metodologia, ser considerado o acompanhamento do processo de monitorização, também pela Autoridade AIA.

Os relatórios de monitorização, após elaboração, deverão ser remetidos à Autoridade de AIA, que poderá propor correcções às medidas implementadas pelo proponente, sempre que se demonstre, na Pós-avaliação, a desadequação das mesmas.

Na sequência da implementação dos programas de monitorização supra mencionados, a Autoridade de AIA poderá posteriormente introduzir alterações nestes, caso se verifique que a metodologia adoptada não permite atingir os objectivos pretendidos.