

REPÚBLICA DE CABO VERDE



Ministério das Infra-Estruturas,
do Ordenamento do Território e Habitação

Direcção-Geral das Infra-estruturas



OBRAS DE EXPANSÃO E REQUALIFICAÇÃO DO PORTO INGLÊS, NA ILHA DO MAIO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL E SOCIAL (MODELO BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO)



RESUMO NÃO TÉCNICO



CONSULMAR

Junho 2018

REPÚBLICA DE CABO VERDE**MINISTÉRIO DAS INFRA-ESTRUTURAS, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
E HABITAÇÃO****Direcção-Geral das Infra-estruturas****ENAPOR – PORTOS DE CABO VERDE****OBRAS DE EXPANSÃO E REQUALIFICAÇÃO DO PORTO INGLÊS
NA ILHA DO MAIO***(O.1677.00)***ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL E SOCIAL***(O.1699.01)**(MODELO BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO)***RESUMO NÃO TÉCNICO****CONTROLO****VERSÃO INICIAL**

Data do documento	Autor (sigla)	Responsável pela revisão (sigla)	Responsável pela verificação e aprovação (sigla)
Junho, 2018	PAB	MRL	CMA

ALTERAÇÕES

Versão nº	Data	Responsável pela alteração (sigla)	Responsável pela revisão (sigla)	Responsável pela verificação e aprovação (sigla)	Observações
01	Julho 2018	PAB	MRL	CMA	Revisão sobre a apreciação da equipa técnica do Banco Africano de Desenvolvimento

REPÚBLICA DE CABO VERDE

**MINISTÉRIO DAS INFRA-ESTRUTURAS, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
E HABITAÇÃO**

Direcção-Geral das Infra-estruturas

ENAPOR – PORTOS DE CABO VERDE

**OBRAS DE EXPANSÃO E REQUALIFICAÇÃO DO PORTO INGLÊS
NA ILHA DO MAIO**

(O.1677.00)

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL E SOCIAL

(O.1699.01)

(MODELO BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO)

RESUMO NÃO TÉCNICO

ÍNDICE DO TEXTO

1.	INTRODUÇÃO	1
2.	QUADRO ESTRATÉGICO, LEGAL E INSTITUCIONAL	1
3.	DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO	4
3.1.	Localização do projecto	4
3.2.	Justificação do Projecto	9
3.3.	Breve descrição do projecto	9
4.	CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DE REFERÊNCIA	12
5.	ALTERNATIVAS DE PROJECTO ESTUDADAS	16
6.	RESULTADOS DA COMPARAÇÃO DE ALTERNATIVAS	17

7.	IMPACTES POTENCIAIS	17
8.	MEDIDAS DE MITIGAÇÃO E INICIATIVAS COMPLEMENTARES	18
9.	IMPACTES RESIDUAIS E GESTÃO DE RISCO AMBIENTAL	19
10.	PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO	20
11.	CONSULTA PÚBLICA ÀS ENTIDADES INTERESSADAS NO PROJECTO	21
12.	PLANO DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL	22
13.	CAPACIDADES INSTITUCIONAIS E PLANO DE FORTALECIMENTO	22
14.	CONCLUSÃO	23
15.	REFERÊNCIAS E CONTACTOS	25

1. INTRODUÇÃO

ENAPOR – Portos de Cabo Verde pretende realizar obras de Expansão e Requalificação do Porto Inglês – Ilha do Maio, cujo projecto foi desenvolvido a nível de Projecto Base.

O Resumo do EIAS destaca os principais aspectos ambientais e sociais que caracterizam a área de intervenção, bem como os procedimentos de gestão ambiental e social adoptados para assegurar que as actividades do projecto proposto cumprem os requisitos das políticas ambientais e sociais, quer de Cabo Verde quer do Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), designadamente o Sistema Integrado de Salvaguardas do BAD.

Refira-se ainda que o projecto de Expansão e Requalificação do Porto Inglês foi objecto de um EIAS elaborado de acordo com a legislação cabo-verdiana e que foi homologado em Fevereiro de 2018 pelo Ministério da Agricultura e Ambiente.

2. QUADRO ESTRATÉGICO, LEGAL E INSTITUCIONAL

O EIAS foi elaborado de acordo com as políticas, normas, regulamentos e legislação ambientais aplicáveis no sector do transporte marítimo em Cabo Verde, bem como com as convenções e normas internacionais relevantes.

Em Março de 2006 Cabo Verde adoptou legislação que estabelece o regime jurídico da Avaliação de Impactos Ambientais (AIA) dos projectos públicos ou privados, o Decreto-Lei nº 29/2006.

Contudo, já antes, em 1990, a fim de proteger os recursos biológicos Cabo Verde publicou a Lei n.º 102/III/90, de 29 de Dezembro, que estabelece as Bases do património cultural e natural. Posteriormente, com a publicação do Decreto-Legislativo n.º 14/97, de 1 de Julho, que desenvolve as Bases da Política do Ambiente, assegurou pela primeira vez no contexto nacional, os critérios para a selecção das Áreas Protegidas.

Outros diplomas legais no âmbito da preservação do ambiente natural têm vindo a ser publicados, com destaque para o Decreto-Lei n.º 2/2002, de 21 de Janeiro, que proíbe a extracção e exploração de areias nas dunas, nas praias e nas águas interiores, na faixa costeira e no mar territorial, o Decreto-Lei nº 53/2005, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 2/2015, diploma que define os princípios gerais da política de aproveitamento sustentável dos recursos haliêuticos, e a Resolução nº 72/2010, de 13 de Dezembro, que aprova o Plano Nacional para a Conservação das Tartarugas Marinhas em Cabo Verde.

Mais recentemente foi publicado o Decreto-Legislativo n.º 1/2018, diploma que estabelece o regime jurídico especial de protecção e conservação das tartarugas marinhas em Cabo Verde. Também não menos relevantes destacam-se a Resolução n.º 49/2015, de 11 de Junho, que aprova o Plano Nacional de Gestão e Conservação de Corais, e a Resolução n.º 50/2015, de 11 de Junho, que aprova o Plano Nacional de Conservação de Cetáceos.

Destacam-se igualmente o Decreto-Lei n.º 3/2003, de 24 de Fevereiro que estabelece o Regime Jurídico das Áreas Protegidas, alterado em parte pelo Decreto-Lei nº 44/2006, de 28 de Agosto.

Outros diplomas relacionados com a qualidade do ar e da água, com a gestão de resíduos, com a poluição sonora e com exploração de pedreiras vêm complementar o quadro legal em matéria de qualidade do ambiente. Esses diplomas legais são os seguintes:

- Decreto-Lei n.º 5/2003, de 31 de Março que define o Sistema Nacional de Protecção do Ar.
- Decreto n.º 31/2003, de 1 de Setembro que Estabelece os requisitos essenciais a considerar na eliminação de resíduos sólidos urbanos, industriais e outros e respectiva fiscalização, tendo em vista a protecção do meio ambiente e a saúde humana.
- Decreto-Lei n.º 7/2004, de 23 de Fevereiro que estabelece as normas de descargas das águas residuais.
- Decreto-Lei n.º 6/2003, de 31 de Março que Estabelece o regime jurídico de licenciamento e exploração de pedreiras.
- Lei n.º 34/VIII/2013, que estabelece o regime de prevenção e controlo da poluição sonora, visando a salvaguarda do repouso, da tranquilidade e do bem-estar das populações.
- Decreto-Lei n.º 56/2015, de 17 de Outubro, que estabelece o regime geral aplicável à prevenção, produção e gestão de resíduos e aprova o regime geral do licenciamento e concessão das operações de gestão de resíduos.

No âmbito da política das condições de trabalho e combate ao trabalho infantil destaca-se a Inspecção Geral do Trabalho (IGT) que, enquanto serviço central da Administração do Estado, integrado no Ministério do Trabalho, Formação Profissional e Solidariedade Social, adoptou os princípios essenciais consagrados em convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), nomeadamente, nas convenções números 81 e 155, ratificadas por Cabo Verde. Em 2001, é ratificada a Convenção Internacional n.º 182 da OIT, através do Decreto n.º 5/2001, de 30 de Julho, referente à interdição das piores formas de trabalho das crianças. Em 2002, Cabo Verde ratifica dois protocolos facultativos à Convenção sobre os Direitos da Criança, nomeadamente, o Protocolo Facultativo sobre os Direitos das Crianças sobre o seu envolvimento em Conflitos Armados (Resolução n.º 40/VI/2002, de 29 de Abril) e o Protocolo Facultativo sobre os Direitos das Crianças, Prostituição e Pornografia Infantis.

Cabo Verde aderiu ainda à Convenção n.º 138.º da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre a idade mínima de admissão ao emprego, através da Resolução n.º 157/VI/2006, de 2 de Janeiro, e a sua conclusão em 2011, tendo entregado a declaração anexa a sua ratificação.

Mais recentemente Cabo Verde aprovou Plano de Acção para a Prevenção e Eliminação do Trabalho Infantil, através da Resolução n.º 43/2014, de 2 de Junho.

No âmbito do desenvolvimento socioeconómico e da igualdade de género em Cabo Verde destacam-se os seguintes documentos: a Estratégia de Crescimento e de Redução da

Pobreza III (2012-2016); o Plano Nacional de Igualdade de Género, 2015-2018; e, o Plano Nacional de Combate à Violência Baseada no Género 2015-18.

Cabo Verde é ainda signatário dos direitos humanos e das convenções e protocolos regionais e internacionais relacionados com o género, cujas disposições são automaticamente incorporadas na lei nacional de acordo com a Constituição. O país reconhece as disposições da Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres, o Plano de Acção do Cairo e o Plano de Acção de Pequim, juntamente com os Objectivos de Desenvolvimento do Milénio e Objectivos de Desenvolvimento Sustentável, instrumentos importantes para a igualdade das mulheres.

Em Cabo Verde, a principal organização governamental para questões de género é o Instituto Cabo-Verdiano para a Igualdade e a Equidade do Género (ICIEG).

Cabo Verde iniciou o processo de adesão ou já ratificou também um conjunto alargado de tratados e acordos internacionais que se relacionam fortemente com as questões ambientais e socioculturais, do qual se destacam os seguintes: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; Convenção da Protecção do Património Mundial Cultural e Natural; Convenção das Nações Unidas de Luta Contra a Desertificação, Assembleia Nacional; Convenção sobre a Diversidade Biológica, Assembleia Nacional; Convenção Quadro sobre as Mudanças Climáticas; Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos; Convenção de Viena referente à Protecção da Camada do Ozono; Protocolo de Montreal, Relativo às substâncias que empobrecem a camada do ozono; Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies de Fauna e Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção (CITES), Conselho de Ministros; Convenção de RAMSAR - Convenção sobre Zonas Húmidas de Importância Internacional; Convenção de Espécies Migratórias pertencentes à fauna selvagem; Convenção de Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação; Convenção de Delimitação das Condições de Acesso e de Exploração dos Recursos Haliêuticos ao Largo das Costas dos Estados Membros da Comissão Sub-regional das Pescas; Convenção sobre Poluentes Orgânicos Persistentes (POPs) / Estocolmo Maio 2001; Convenção Internacional de Protecção de Plantas (IPPC).

Cabo Verde é ainda membro da Organização Marítima Internacional (OMI), aderiu à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL).

No que respeita aos instrumentos estratégicos e de planeamento que criam as condições indispensáveis ao desenvolvimento sustentável destacam-se:

- Estratégia Nacional e o Plano de Acção sobre a Biodiversidade (ENPAB).
- Segundo Plano de Acção para o Ambiente (PANA II).
- Planos Ambientais Municipais (PAMs).
- Planos Ambientais Inter-Sectoriais (PAIS).
- Plano de Acção Nacional de Luta Contra a Desertificação (PANLCD).
- Estratégia Nacional e Plano de Acção sobre as Mudanças Climáticas.
- Plano de Acção Florestal Nacional (PAFN).
- PdG dos Recursos da Pesca, 2004-14.

- Planos Executivos Bianuais de Gestão dos Recursos da Pesca.
- Plano de Gestão da Rede de Áreas Protegidas da Ilha do Maio 2014-19 (PG RAPIM).
- Estratégia Nacional das Áreas Protegidas (ENAP) de Cabo Verde.
- Estratégia e Plano Nacional de Negócios das Áreas Protegidas.
- Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Cabo Verde (PEDT).

Quanto ao Quadro institucional cabo-verdiano merecem referência, pela sua relação com o projecto em avaliação, a Direcção Geral do Ambiente (DGA), que faz parte do Ministério do Ambiente, Habitação e Ordenamento do Território, o Ministério das Infra-estruturas e Economia Marítima, a ENAPOR – Portos de Cabo Verde, e Câmara Municipal do Maio.

Não menos importante, refere-se o Sistema Integrado de Salvaguardas (SIS) enquanto parte da estratégia do BAD para promover o crescimento socialmente inclusivo e ambientalmente sustentável.

As salvaguardas são uma ferramenta poderosa para identificar riscos, reduzir os custos de desenvolvimento e melhorar a sustentabilidade dos projectos, beneficiando as comunidades afectadas e ajudando a preservar o ambiente.

O BAD exige que os mutuários/clientes cumpram os requisitos de salvaguardas durante a preparação e implementação do projecto. O SIS é composto por cinco Salvaguardas Operacionais:

- SO 1: Avaliação ambiental e social.
- SO 2: Aquisição de terras de realojamento involuntário, deslocamento de populações e compensação.
- SO 3: Biodiversidade e serviços dos ecossistemas.
- SO 4: Prevenção e controlo da poluição, substâncias perigosas e eficiência de recursos.
- SO 5: Condições de trabalho, saúde e segurança.

3. DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

3.1. Localização do projecto

O Projecto de Expansão e Requalificação do Porto Inglês tem a sua localização prevista no actual Porto Inglês, situado na zona Sudoeste da ilha do Maio, a cerca de 750 m da Vila do Maio, em Cabo Verde.

Trata-se de um espaço integrado na Zona de Jurisdição Portuária do Porto Inglês, totalmente exposto à agitação marítima.

Do ponto de vista administrativo o local de projecto insere-se na ilha do Maio, concelho do Maio.



FIG. 1 - Localização do Projeto – Enquadramento Nacional



Extracto da carta militar 1:25:000

FIG. 2 - Localização do projeto – Enquadramento insular e local

3.2. Justificação do Projecto

As condições portuárias actuais na ilha do Maio caracterizam-se por uma grande precariedade. Trata-se de uma ponte-cais perpendicular à linha de costa, completamente exposta á agitação marítima.

As condições de agitação marítima determinam que a ligação inter-ilhas por mar se faça sem qualquer regularidade. A acostagem dos navios ferry depende, assim, em grande parte do tempo, das condições de agitação marítima, tendo o ferry que esperar pela melhor oportunidade para iniciar a navegação de ligação entre a ilha de Santiago (porto da Praia) e a ilha do Maio (porto Inglês).

Esta situação causa transtornos aos habitantes da ilha do Maio que necessitam deslocar-se à capital de Cabo Verde, e outros destinos, e compromete a segurança do abastecimento de mercadorias na ilha do Maio e a saída de mercadoria (sal, gado caprino, carvão, entre outras).

Além disso, não dispõe de quaisquer equipamentos de movimentação de mercadorias, rampas para carga rolante (veículos auto) nem serviços de apoio a passageiros.

Mais se refere que o Maio é actualmente a única ilha do arquipélago de Cabo Verde que não dispõe de um porto que confira abrigo às embarcações.

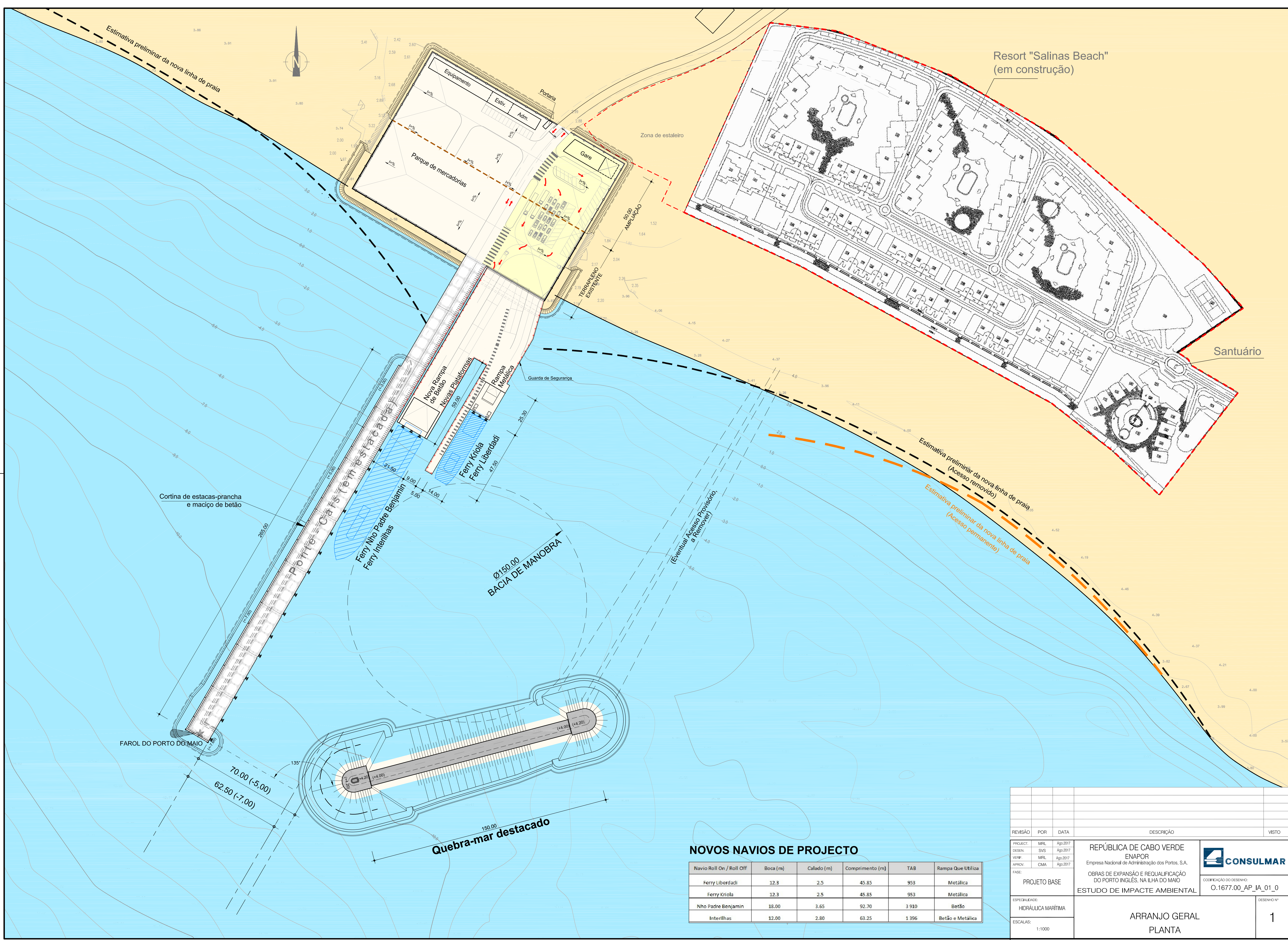
De modo a obviar estes constrangimentos, o Governo de Cabo Verde pretende realizar obras de melhoria no Porto Inglês que permitam estabelecer ligações marítimas regulares, consideradas fundamentais à mobilidade de pessoas e ao abastecimento da ilha, criando igualdade de oportunidades com as restantes ilhas de Cabo Verde.

3.3. Breve descrição do projecto

O projecto de Expansão e Requalificação do Porto Inglês compreende as seguintes intervenções:

- Construção de duas rampas Ro-Ro e seus acessos (plataformas sobre estacas);
- Construção de obras de abrigo, constituídas por quebra-mar destacado e cortina de estacas-pranchas na ponte-cais existente;
- Reabilitação parcial da ponte-cais existente;
- Reabilitação e ampliação do terrapleno portuário e sua protecção marítima;
- Requalificação da estrada de acesso ao Porto Inglês.

No DES. 1 apresenta-se, em planta, o projecto da obra marítima e, na FIG. 3, a implantação da estrada de acesso ao porto, a construir sobre caminho pré-existente.



NOVOS NAVIOS DE PROJECTO

Navio Roll On / Roll Off	Boca (m)	Calado (m)	Comprimento (m)	TAB	Rampa Que Utiliza
Ferry Libertadi	12.3	2.5	45.85	953	Metálica
Ferry Kriola	12.3	2.5	45.85	953	Metálica
Nho Padre Benjamin	18.00	3.65	92.70	3 910	Betão
Interilhas	12.00	2.80	63.25	1 396	Betão e Metálica

REVISÃO	POR	DATA	DESCRIÇÃO	VISTO
PROJECT:	MRL	Ago.2017	REPUBLICA DE CABO VERDE	
DESEN:	SVS	Ago.2017	ENAPOR	
VERIF:	MRL	Ago.2017	Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A.	
APROV:	CMA	Ago.2017	OBRAS DE EXPANSÃO E REQUALIFICAÇÃO DO PORTO INGLÊS, NA ILHA DO MAIO	
FASE:			ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL	
ESPECIALIDADE:				
HIDRÁULICA MARÍTIMA				
ESCALAS:				
1:1000				
			ARRANJO GERAL PLANTA	
				1



FIG. 3 – Estrada de ligação Porto Inglês – cidade do Maio

As duas **rampas Ro-Ro**, adjacentes uma à outra, serão construídas junto ao enraizamento da ponte-cais existente, ligando-se ao terraplino, também existente, por onde passará a carga rodada. As rampas serão constituídas por lajes de betão armado apoiadas em estacas.

As Obras de Abrigo a executar compreendem um **quebra-mar destacado** em taludes, bem como a construção de uma **cortina de estacas-pranchas** adjacente à actual ponte-cais.

O quebra-mar destacado terá cerca de 150m de extensão e orientação SW-NE sendo constituída por enrocamentos. A **cortina de estacas-pranchas a instalar** na ponte-cais existente, na face poente da Ponte-cais, deixará os 80m iniciais livres para circulação das areias.

A intervenção de reabilitação contempla ainda outras benfeitorias, assim como a reposição dos dispositivos de acostagem e acessórios de cais (luminárias e respectiva cablagem, cabeços de amarração, escadas, etc.).

A reabilitação do **terraplino portuário** contempla a sua ampliação. Será criada uma área dupla da actualmente existente, mantendo a configuração rectangular crescendo 50m para terra, conseguindo deste modo uma dupla área de terraplino.

Nesta fase de Projecto Base estima-se que a fase de obra, englobando a totalidade do projecto, venha a ter uma duração de cerca de 18 a 24 meses.

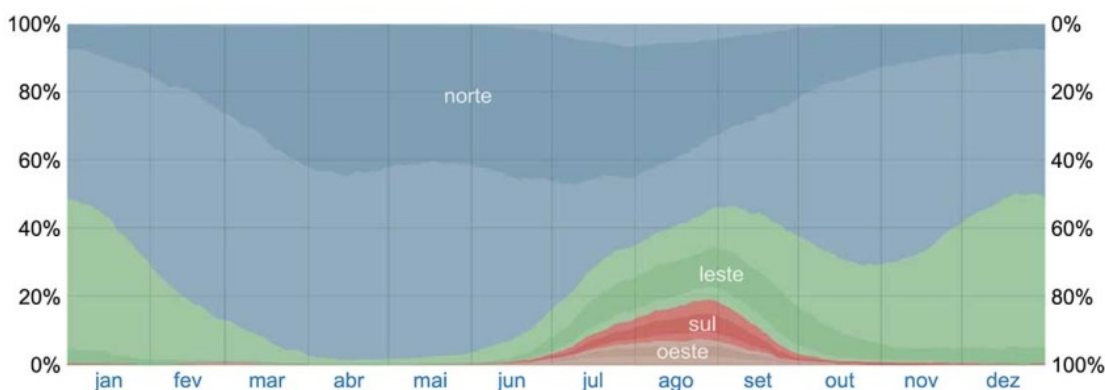
Está também prevista a requalificação da **estrada de ligação do Porto Inglês** ao entroncamento EN3-MA-01, que por sua vez estabelece ligação à cidade do Maio. A requalificação da estrada de acesso ao Porto Inglês será implantada sobre a rodovia existente (ver FIG. 3).

A estrada de acesso ao Porto Inglês terá cerca de 715 m de extensão, 12 m de largura, sendo 8 m correspondentes à largura da via e mais 2 m para cada lado da via correspondente à via pedonal.

O pavimento da estrada será em cubos de basalto. A estrada será ainda dotada de sistema de drenagem e sinalização. O tempo de execução da obra está estimado em 6 meses.

4. CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DE REFERÊNCIA

Clima. A acção da influência oceânica confere à área de projecto um clima de temperaturas amenas. Regime de ventos de intensidade moderada a forte soprando com grande constância do quadrante Nordeste. O clima é de tipo semi-árido determinando uma importante secura ao longo de grande parte do ano. Apenas nos meses de Agosto e Setembro a chuva se faz sentir.



Fonte: pt.weatherspark.com/y/31477/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Vila-do-Maio-Cabo-Verde-durante-o-ano

FIG. 4 – Rumos do vento na Vila do Maio

Geologia. O local de projecto situa-se numa área dominada por areias de praia, quer em terra quer no mar. Do ponto de vista geotectónico a área é relativamente estável, sendo que no caso da ilha do Maio não existem registos recentes de actividade vulcânica ou sísmica significativa.

Hidrologia e hidrografia. Na área do Porto Inglês, instalado numa zona de praia, não se regista a presença de qualquer curso de água. Por outro lado, a estrada de acesso ao porto, atravessa a lagoa das salinas no seu extremo Sul, numa zona alagável na época das chuvas, que recebe águas que drenam a cidade do Maio.

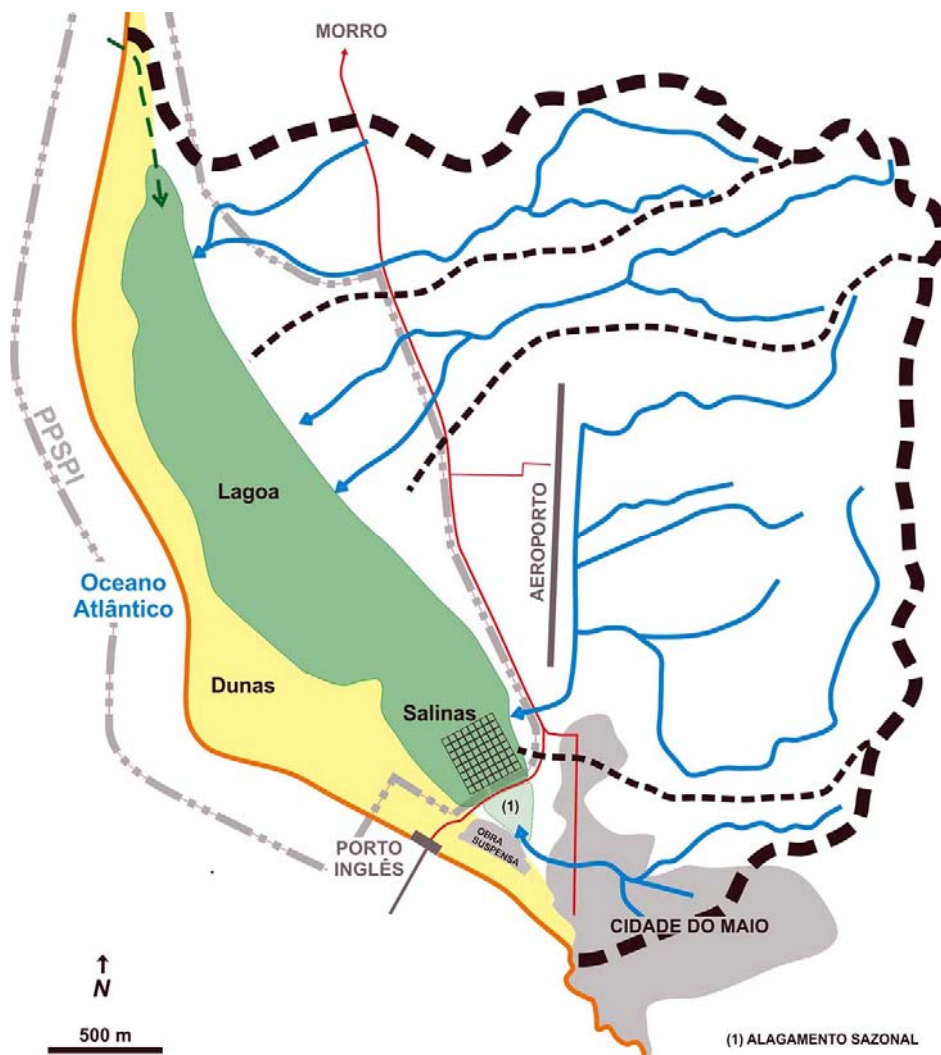


FIG.5 - Bacia hidrográfica da Lagoa das Salinas de Porto Inglês

Hidrodinâmica. As condições oceânicas são determinadas por marés com amplitudes médias da ordem dos 0,65 m e máximas de 1,15 m, e pela agitação marítima local, cujas principais características são os rumos predominantes de WNW, sobretudo nos meses de Novembro a Abril, e de S-SSE que se manifestam principalmente entre os meses de Junho a Setembro.

Qualidade da água. A água do mar na zona do porto apresenta um aspecto limpo e translúcido, não havendo evidência de descargas poluentes.

Qualidade do ar. A principal fonte de poluição do ar na zona é o tráfego rodoviário e portuário, sendo que na realidade os seus efeitos praticamente não se fazem sentir dados o reduzido tráfego e a constância dos ventos que sopram praticamente durante todo o ano de terra para o mar.

Ruído. Também o ambiente sonoro é caracterizado por um relativo sossego, verificando-se a ausência de perturbações sonoras relevantes. O Ruído subaquático está associado às poucas embarcações de pesca com motor fora de bordo, para 2 a 3 pescadores, e aos navios inter-ilhas que acostam na ponte-cais do Porto Inglês.

Biodiversidade. Do ponto de vista ecológico importa destacar a proximidade da área portuária à Paisagem Protegida das Salinas do Porto Inglês (PPSPI), separados por cerca de 300 a 400 m de distância. A PPPSI, que integra a lista de áreas húmidas protegidas pela Convenção RAMSAR, é o habitat de diversas espécies de aves limícolas migratórias e residentes, e de outros tipos de aves. As aves mais características, emblemáticas e de maior valor conservacionista são o borrelho-de-coleira-interrompida e a corredeira.

No ecossistema marinho regista-se igualmente a presença de espécies de relevante valor conservacionista, designadamente a tartaruga-marinha-comum, que nidifica nas praias adjacentes ao Porto Inglês, a baleia-de-bossa, que visita a ilha do Maio entre Fevereiro e Maio, e diversas espécies de golfinhos residentes. Estas águas são também ricas em diversas espécies de peixes, muitos deles com valor comercial.

A presença deste conjunto de espécies de elevado valor levou ao reconhecimento de que o local de projecto se insere numa área de habitats críticos.

Paisagem. Na perspectiva da paisagem, a área de intervenção, enquadra-se zona costeira arenosa, marcada por extensas praias de areia branca. Perante os valores naturais e paisagísticos como a presença do mar e da linha de costa com uma extensa praia de areia branca e o cordão dunar, a extensa planície associada às Salinas de Porto Inglês e a amenidade climática local, o local manifesta moderada a elevada qualidade visual.

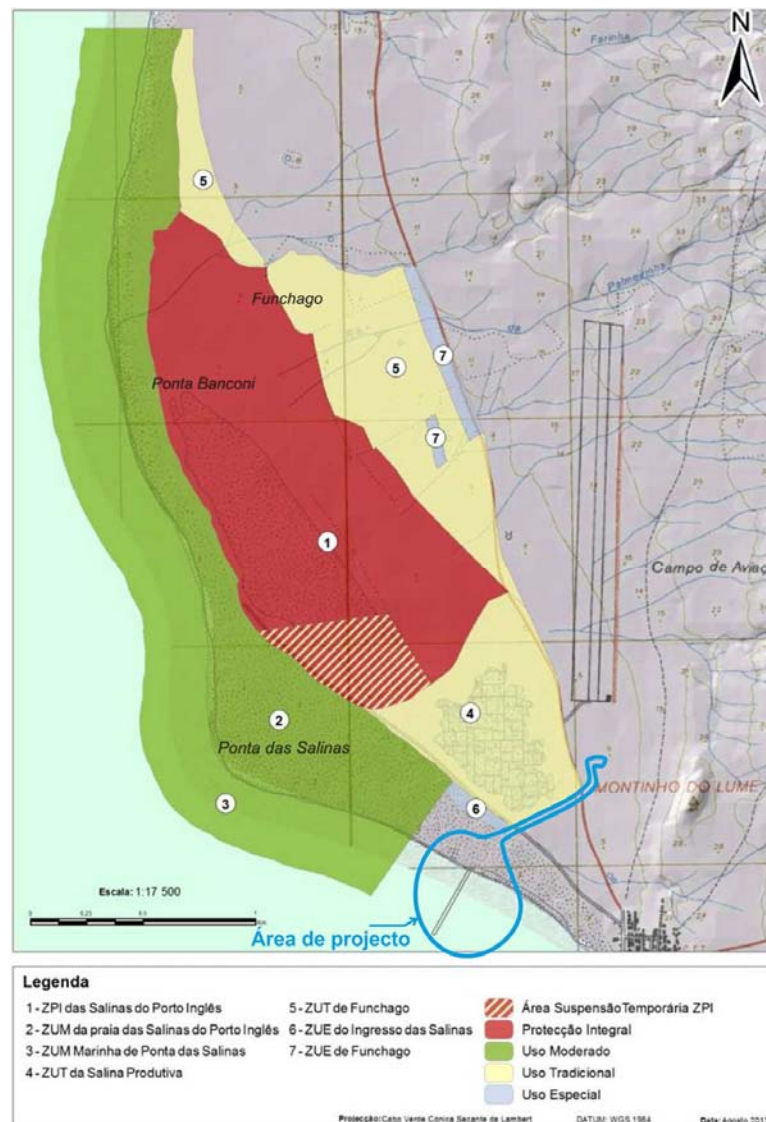
Regista-se, no entanto, como elemento negativo na paisagem a urbanização “Salinas Beach”, adjacente ao porto, que permanece inacabada desde há alguns anos.

Uso do solo e das águas costeiras. Na área do projecto do Porto Inglês o único uso a assinalar é o uso portuário. Na área do projecto da estrada assinala-se a extracção de sal nas salinas em local adjacente à estrada de ligação ao porto.

Sócioeconomia. Na ilha do Maio residem actualmente cerca de 7.000 habitantes, apenas 1,4% da população do país. Cerca de metade da população da ilha vive na cidade do Maio e a outra metade em meio rural. O concelho do Maio apresenta uma população jovem e dinâmica, com mais de metade dos residentes em idade activa, e com um efectivo jovem largamente superior à população da terceira idade. A idade média no concelho era em 2010 de 28,6 anos.

A comunidade do concelho do Maio apresenta de um baixo nível de formação escolar. A maioria da população, cerca de 48%, possui apenas formação até ao nível do ensino básico. Contudo, o nível de formação secundário deste concelho atinge já os 27,9%, o que, considerando tratar-se de um concelho iminentemente rural, é uma taxa apreciável.

A maioria da população desenvolve actividade no sector terciário (comércio e serviços). As principais actividades económicas da ilha do Maio respeitam à restauração, construção civil, extracção de sal nas salinas, pesca artesanal, apoio ao alojamento turístico e artesanato.



Fonte: PG da RAPIM (2013)

FIG. 6 – Plano de zonamento da Paisagem Protegida das Salinas do Porto Inglês



FIG. 7 – Salinas de Porto Inglês

5. ALTERNATIVAS DE PROJECTO ESTUDADAS

A ENAPOR pretende melhorar as condições de segurança da acostagem no Porto Inglês, o único porto da pequena ilha do Maio. O porto localiza-se na envolvente do principal aglomerado urbano, a cidade do Maio. Como tal, não se coloca a hipótese de construir um novo porto noutra local da ilha, mas sim criar no Porto Inglês as condições operacionais e de abrigo necessárias à redução da imprevisibilidade do transporte marítimo inter-ilhas.

Assim, o EIAS fez a avaliação do projecto de Expansão e Requalificação do Porto Inglês, projecto que numa fase inicial contemplou duas soluções alternativas.

A par da solução de projecto proposta, atrás descrita, foi estudada uma outra solução alternativa que previa apenas uma rampa Ro-Ro para servir os navios Fast Ferry (navios mais pequenos) e com quebra-mar destacado em posição recuada.

Nesta alternativa, as operações de Ro-Ro com os navios de maior porte seriam feitas na extremidade da ponte-cais, com suporte numa plataforma sobre estacas.

O grande objectivo desta solução alternativa era tentar reduzir custos, cerca de menos 13%. Demonstrou-se, no entanto, menos eficaz em termos de abrigo, especialmente face à agitação marítima com origem no rumo Oeste relativamente à qual os navios ficam totalmente expostos, ao contrário da solução escolhida que confere condições de abrigo

para as ondas com origem no quadrante WNW e WSW, tendo por essa razão sido abandonada.

A opção pela alternativa “sem projecto” revelar-se-ia fortemente negativa para as aspirações de desenvolvimento socioeconómico da ilha do Maio. Manter-se-iam assim as condições descritas na situação de referência, destacando-se a limitação operacional da infraestrutura portuária e a falta de abrigo contra a agitação, que dificulta as condições de exploração portuária, obrigando por vezes os navios a permanecer ao largo até que haja condições para acostagem.

6. RESULTADOS DA COMPARAÇÃO DE ALTERNATIVAS

Tal como descrito nas secções anteriores ficou demonstrado que entre as soluções alternativas estudadas a alternativa abandonada apresentava, relativamente à alternativa seleccionada, uma menor viabilidade técnico-operacional, económica e ambiental.

De facto, a alternativa abandonada demonstrou-se menos eficaz em termos de abrigo, especialmente face à agitação marítima com origem no rumo Oeste relativamente à qual os navios ficam totalmente expostos, ao contrário da solução escolhida que confere condições de abrigo para as ondas. Esta situação poderia levar a que em condições de agitação marítima mais pronunciadas os navios não pudessem acostar na plataforma da alternativa abandonada, o que se reflectiria negativamente na economia da ilha e em transtornos para a população local.

Dos pontos de vista ambiental e social, a alternativa abandonada tinha ainda como inconveniente o facto de toda a carga movimentada pelos navios de maior porte, incluindo passageiros, ter de percorrer a totalidade da ponte-cais, aumentando o risco de incidentes, degradando mais rapidamente a ponte-cais e gerando uma maior emissão de poluentes atmosféricos e de ruído.

Quanto ao custo de construção, ambas as alternativas estudadas são bastante semelhantes, não constituindo por isso critério de comparação.

A opção pela alternativa “sem projecto” não se coloca pois revelar-se-ia bastante negativa para a ilha do Maio nas suas dimensões social, económica e operacional da infra-estrutura portuária. Atente-se que o projecto é apoiado não só pela população em geral, como também pela Câmara Municipal do Maio e pela organização não-governamental Fundação Maio Biodiversidade. Não existem na ilha do Maio entidades, públicas ou privadas, com ou sem fins lucrativos, ou qualquer grupo de pessoas, que se oponham ao projecto.

7. IMPACTES POTENCIAIS

Os principais impactes ambientais negativos do Projecto ocorrerão na fase de construção e respeitam ao ruído, à circulação de veículos pesados entre a pedreira e o porto, e à

potencial perturbação de espécies como as tartarugas-marinhas, a baleia-de-bossa, os golfinhos e as aves da lagoa das salinas.

Nesta fase há também a registar como impacte positivo a dinamização da economia local decorrente da actividade construtiva, criando postos de trabalho e animando o comércio local de restauração e alojamento por um período que se estima em 18 a 24 meses.

Na fase de exploração do Projecto os impactes negativos estão associados a situações de risco potencial, embora de reduzida probabilidade de ocorrência com a adopção das medidas propostas, designadamente derrames acidentais de substâncias poluentes e colisão de navios com baleias.

É na fase de exploração que surgirão todos os benefícios do Projecto, materializados na melhoria das condições socioeconómicas da população da ilha do Maio.

Nesta fase espera-se que o navio inter-ilhas possa acostar no Porto Inglês na larga maioria das situações de agitação marítima. Essa realidade garantirá uma maior regularidade da ligação marítima inter-ilhas, e, conseqüentemente, dará mais confiança aos residentes que pretendem viajar por via marítima, e aos comerciantes locais com a entrada e saída atempada, e em segurança, de mercadorias da ilha do Maio.

8. MEDIDAS DE MITIGAÇÃO E INICIATIVAS COMPLEMENTARES

As principais medidas de mitigação de impactes negativos e programas de monitorização vão no sentido de garantir afectações mínimas a nível da qualidade da água (do mar e das salinas) e do ruído produzido por veículos pesados, e salvaguardar a tranquilidade das espécies biológicas mais importantes, tartarugas-marinhas, baleias, golfinhos e aves das salinas

Aliás, a os valores biológicos em presença, que determinam que o projecto se insere numa área de habitats críticos, levou à elaboração de um Plano de Acção para a Biodiversidade que detalha a implementação de medidas de mitigação específicas para as espécies de maior valor.

Espera-se, com a implementação das medidas mitigadoras de impactes negativos, que os impactes negativos na fase de construção se mantenham em níveis de reduzida importância.

Do mesmo modo, admite-se que as situações de risco ambiental, quer na fase de construção quer na fase de exploração, como o derrame acidental de substâncias poluentes, sejam reduzidas a níveis de probabilidade muito baixa.

Os custos envolvidos na implementação das medidas e programas de monitorização estão estimados em cerca de 255.000 euros para a fase de construção, e cerca de 86.000 euros para a fase de exploração (em 3 anos).

O Projecto contempla ainda um conjunto de iniciativas complementares que visam apoiar organizações locais a nível de acções de formação e fornecimento de equipamentos, bem como acções de consciencialização da população da ilha do Maio a nível da prevenção contra doenças infecto-contagiosas. O valor previsto investir nestas iniciativas é na ordem de 500.000 euros.

É igualmente proposto um conjunto de medidas compensatórias orientadas para a promoção da preservação da biodiversidade, com especial ênfase na tartaruga-marinha.

9. IMPACTES RESIDUAIS E GESTÃO DE RISCO AMBIENTAL

Foram identificados como impactes residuais mais prováveis os seguintes:

- **Ruído** – Associado às actividades de obra, designadamente a cravação de estacas, e a circulação de veículos pesados entre a pedreira e a frente de obra. Contudo, atendendo ao rumo dominante do vento, de terra para o mar, a significância do impacte residual do ruído será reduzida no que respeita aos receptores situados em terra ou na lagoa das salinas. Os cetáceos (baleias e golfinhos), poderão ficar sujeitos a alguma perturbação se os trabalhos mais ruidosos não forem suspensos temporariamente quando estiverem próximos. Na fase de exploração manter-se-á o ruído associado ao tráfego rodoviário que circulará entre o Porto Inglês e a cidade do Maio, contudo, atendendo ao reduzido volume de tráfego esperado, o impacte residual será pouco significativo.
- **Iluminação nocturna** – Este impacte residual tem relação como a desova das tartarugas marinhas nas praias adjacentes ao Porto Inglês. Mesmo que reduzida ao mínimo, por questões de segurança, haverá sempre alguma iluminação nas zonas de estaleiro e de obra na fase de construção. Também na fase de exploração, igualmente por motivos de segurança, se manterá alguma iluminação na área portuária.
- **Morfologia costeira** – A implantação de um acesso temporário, em aterro sobre as águas do mar, para construção do quebra-mar destacado, poderá originar uma ligeira alteração da linha de costa na zona envolvente. Espera-se que após a sua remoção finda a obra, seja restabelecida de forma natural a actual morfologia da linha de costa na zona contígua ao Porto Inglês.
- **Emissões de poluentes atmosféricas** – Durante a fase de construção remanescerão emissões de gases de escape com origem nos veículos, equipamentos e embarcações/navios utilizados em obra.

No que respeita aos **riscos ambientais** identifica-se como risco potencialmente mais gravoso o derrame accidental de hidrocarbonetos ou de outras substâncias poluentes nas águas do mar, na lagoa das salinas ou no solo.

A gestão deste risco é feita, sobretudo, com base na implementação de medidas preventivas relacionadas com o armazenamento e manuseamento de combustíveis e outras substâncias poluentes. O cumprimento rigoroso das medidas preventivas propostas no EIAS permite reduzir para uma probabilidade muito baixa a possibilidade de ocorrência de derrames acidentais.

10. PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO

Está proposta a implementação de sete Programas de Monitorização que permitirão actualizar a informação apresentada neste EIAS, colmatar lacunas de informação detectadas e ainda dar continuidade às medidas propostas.

Os Programas de Monitorização podem incidir apenas na fase de construção ou contemplar igualmente a fase de exploração, e respeitam a cetáceos marinhos (subdividido em baleias e golfinhos), tartarugas marinhas, avifauna, lagartos, morfologia costeira e qualidade da água.

O PM de cetáceos marinhos destina-se a identificar a presença de indivíduos na área de influência do projecto e avaliar-se a necessidade de suspensão temporária das actividades de obra mais ruidosas como a cravação de estacas.

O PM das tartarugas marinhas destina-se, essencialmente, a acompanhar as tartarugas na fase de desova e verificar se há nidificação na área de influência da obra a fim de se avaliar a sua trasladação para local seguro.

Os PM da avifauna das salinas e dos lagartos destinam-se a compreender de que forma a nidificação das aves residentes pode ser afectada pelas obras, e de que forma a obra, e posteriormente a actividade do Porto, poderão, ou não, afectar a presença de lagartos.

O PM da morfologia costeira destina-se a conhecer de que forma evoluirá a linha de costa junto do Porto Inglês.

O PM da qualidade da água destina-se a acompanhar a evolução da qualidade das águas costeiras no Porto Inglês.

Os programas de monitorização na fase de obra serão da responsabilidade do Empreiteiro, e têm um custo estimado em cerca de 99.000 € durante 18 meses. Os programas de monitorização na fase de exploração serão da responsabilidade da ENAPOR e têm um custo estimado em cerca de 33.000 €, durante 3 anos.

11. CONSULTA PÚBLICA ÀS ENTIDADES INTERESSADAS NO PROJECTO

No âmbito dos trabalhos de auscultação das diversas partes interessadas no Projecto de Expansão e Reabilitação do Porto Inglês foram consultadas cinco entidades, cada uma com interesses específicos. A consulta foi realizada em conformidade com os requisitos do BAD expressos na Salvaguarda Operacional 1.

As entidades consultadas foram as seguintes:

- Câmara Municipal do Maio (CMM);
- Delegação do Ministério do Ambiente na cidade do Maio (DMA);
- Cooperativa do Sal do Maio / Associação das Mulheres da Salina de Porto Inglês;
- Associação dos Pescadores Artesanais do Maio;
- Fundação Maio Biodiversidade (FMB).

A totalidade das entidades consultadas manifestou-se favorável ao projecto do Porto Inglês, referindo a necessidade premente da sua concretização.

Cada entidade tem interesses específicos definidos no âmbito da sua actividade. Assim, a CMM, responsável pela administração municipal, representa os interesses gerais da população do Maio, devendo por isso conhecer e acompanhar o desenvolvimento das obras no porto Inglês.

A DMA constitui-se como entidade supervisora. A DMA aprovou em Fevereiro de 2018 o EIAS elaborado de acordo com a legislação cabo-verdiana tendo proferido algumas condicionantes, que foram integradas no presente EIAS, pelo que pretenderá verificar o seu cumprimento.

As duas associações auscultadas representam interesses relativos a duas actividades económicas tradicionais da ilha, relacionadas com o mar. A Associação das Mulheres das Salinas será ainda consultada durante as obras, designadamente aquando da reabilitação da estrada de ligação ao porto que cruza o acesso às salinas, pretendendo-se garantir em permanência esse acesso.

A Fundação Maio Biodiversidade (FMB), uma Organização Não Governamental de Ambiente, representa interesses relacionados com o estudo, divulgação e promoção da biodiversidade na ilha do Maio, possuindo conhecimento relevante sobre a ecologia de diversas espécies terrestres e marinhas presentes na ilha do Maio ou na zona costeira próxima. A FMB é também parte interessada na medida em que poderá disponibilizar o seu conhecimento e recursos técnicos e humanos para desenvolver trabalhos de monitorização da biodiversidade durante as obras de construção no porto.

Com excepção da DMA todas as restantes 4 entidades beneficiarão de apoio às suas actividades no âmbito das iniciativas complementares associadas ao projecto de reabilitação do porto Inglês.

12. PLANO DE GESTÃO AMBIENTAL E SOCIAL

O EIAS é acompanhado de um Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) que reúne informação sobre as actividades associadas à implementação do Projecto nas suas diversas fases, as componentes ambientais provavelmente afectadas pelo Projecto, e o conjunto de procedimentos de gestão ambiental a adoptar tendo por base as medidas de mitigação de impactes e os programas de monitorização propostos no presente EIAS.

Para operacionalização do PGAS são definidos os intervenientes e/ou entidades em cada fase do Projecto e as suas responsabilidades na implementação, verificação ou fiscalização dos procedimentos de gestão ambiental previstos.

O PGAS apresenta também os custos de implementação das medidas de mitigação de impactes, dos programas de monitorização e de outras iniciativas complementares, organizados por fase do projecto e entidade responsável pela sua implementação.

O PGAS tem assim como objectivo disponibilizar de forma sistematizada o conjunto de actividades de gestão ambiental a implementar e as formas de controlar a sua implementação, garantindo o cumprimento dos requisitos legais, regulamentares ou normativos aplicáveis, e dos compromissos assumidos pelo promotor da obra em matéria ambiental e social.

13. CAPACIDADES INSTITUCIONAIS E PLANO DE FORTALECIMENTO

Cabo Verde é um país que ao longo dos últimos anos ocupa sempre os lugares cimeiros do índice de boa governança africana, oscilando entre a segunda e a quarta posição do índice de Ibrahim¹.

Isto quer dizer que Cabo Verde é um país que dá garantias efectivas de funcionamento como estado de direito, designadamente a nível da segurança, do cumprimento da lei e dos direitos humanos, incluindo as questões de género, da participação pública nas decisões relevantes do Estado, de oportunidades económicas sustentáveis e de desenvolvimento humano (saúde, educação e bem-estar).

Neste enquadramento o desenvolvimento de projectos de obras públicas relevantes em Cabo Verde, como é o caso do presente projecto para o Porto Inglês, desenrola-se de acordo com os procedimentos comumente aceites e aplicados como modelo nos países ocidentais, i.e., com base em concursos públicos internacionais para selecção do Empreiteiro e da equipa de Fiscalização da obra.

Por outro lado, a nível governamental, Cabo Verde dispõe de Ministério do Ambiente que, para além de implementar as políticas públicas de ambiente nos seus diversos domínios (biodiversidade, resíduos, recursos naturais, poluição, etc.) definidas pelo Governo (democraticamente eleito em eleições universais, livres e justas), assume um papel de

¹ <http://mo.ibrahim.foundation>

supervisão sobre as questões ambientais envolvidas nas obras públicas e privadas mais relevantes.

Neste contexto verifica-se que, por um lado, Cabo Verde, enquanto Estado dispõem das capacidades institucionais necessárias para acompanhar o projecto e assegurar a supervisão dos trabalhos de construção e, posteriormente, a exploração do Porto Inglês

Por outro, a ENAPOR, apesar de reunir um conjunto importante de valências no domínio ambiental da sua actividade, não demonstra evidência de possuir especialistas na área ambiental e social para apoiar a implementação do PGAS durante a fase de construção e a fase de exploração.

Por conseguinte, é necessário que a ENAPOR disponha de um especialista interno capaz de assegurar a avaliação e cumprimento de todos os requisitos internacionais aplicáveis, em linha com os requisitos do BAD. Terá assim a ENAPOR que fortalecer a suas capacidades institucionais neste domínio contratando um especialista ambiental e social que em todos os momentos consiga dar resposta adequada às situações que se colocarem nos diversos domínios de interesse ambiental e social.

14. CONCLUSÃO

Verificou-se que é na fase de construção que são gerados os impactes negativos mais sensíveis, a maioria dos quais, no entanto, com um carácter temporário e reversível. Esses impactes far-se-ão sentir nos domínios do ruído (terrestre e subaquático), ecologia marinha e aves das salinas, qualidade do ar e das águas costeiras.

Os principais impactes negativos previsíveis durante a fase de construção poderão ser controlados, minimizados e mesmo prevenidos por um cuidado planeamento da obra, pela adopção de métodos construtivos adequados, e pela implementação de um conjunto de medidas de gestão ambiental a cumprir durante a obra.

A correcta e efectiva implementação das medidas de mitigação e dos programas de monitorização a nível da componente Ecologia são fundamentais para manter os valores biológicos presentes num reduzido nível de perturbação, designadamente os cetáceos, as tartarugas-marinhas e as aves das salinas, uma vez que o projecto se situa numa área de habitats críticos. Para garantir maior eficácia na implementação das medidas de mitigação foi elaborado um Plano de Acção para a Biodiversidade.

Também a nível do ruído, associado à circulação dos camiões, é fundamental assegurar o cumprimento das medidas de minimização propostas para se garantir que o nível de incomodidade nas zonas de atravessamento se mantém em níveis reduzidos.

Nesta fase, é ainda de assinalar, como aspecto positivo a nível da componente socioeconómica, a dinamização da economia local decorrente da actividade construtiva, criando postos de trabalho e animando o comércio local de restauração e alojamento por um período que se estima em 18 a 24 meses.

Na fase de exploração, os impactes negativos são de uma forma geral permanentes embora de reduzida magnitude, sendo nesta fase a ecologia marinha e a qualidade das águas costeiras e das salinas os recursos potencialmente mais afectados. Trata-se, contudo, apenas de situações de risco ambiental cujo cumprimento escrupuloso de boas práticas na área portuária e das medidas propostas, tornará esses impactes negligenciáveis.

É, no entanto, na fase de exploração que surgirão todos os benefícios da Expansão e Reabilitação do Porto Inglês consubstanciados na melhoria das condições socioeconómicas da população da ilha do Maio, nomeadamente:

- Condições de segurança para acostagem de navios na larga maioria do tempo.
- Redução do sentimento de dupla insularidade dos residentes da ilha do Maio.
- Estabilização da regularidade da ligação marítima inter-ilhas.
- Oferta de serviços de transporte marítimo de passageiros e de mercadorias alinhada com as expectativas e necessidades de mobilidade da população da ilha do Maio.
- Maior comodidade nos movimentos de carga e descarga de mercadorias através das rampas para movimentação de carga rodada (Ro-Ro), e no acesso terrestre entre a cidade do Maio e o Porto Inglês.
- Criação de ambiente económico mais favorável ao investimento na ilha do Maio.
- Potencial para criação de produtos turísticos orientados para o culto da natureza.

Globalmente, considera-se que os impactes positivos decorrentes da implementação das obras de melhoria das condições de segurança e funcionamento do serviço portuário na ilha do Maio, sobrepõem-se claramente aos impactes negativos.

15. REFERÊNCIAS E CONTACTOS

Na elaboração do Resumo do EIAS foram consultados os seguintes documentos:

- Estudo de Impacte Ambiental e Social do projecto da Expansão e Requalificação do Porto Inglês.
- Projecto Base da Expansão e Requalificação do Porto Inglês.

Contactos:

Rogério Soulé

ENAPOR – Portos de Cabo Verde

Tel: +238 230 75 03

E-mail: rogerio.soule@enapor.cv

(A indicar)

African Development Bank

Tel:

E-mail: