



**LICENCIAMENTO AMBIENTAL PARA A CONSTRUÇÃO E  
OPERAÇÃO DE TANQUE DE AVGAS NO AEROPORTO DE  
INTERNACIONAL DE MAPUTO**



**ESTUDO AMBIENTAL SIMPLIFICADO**

**RESUMO NÃO TÉCNICO**

Abril de 2022



**IMPACTO**  
PROJECTOS E ESTUDOS AMBIENTAIS



# ESTUDO AMBIENTAL SIMPLIFICADO

## RESUMO NÃO TÉCNICO

---

### PROJECTO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA CONSTRUÇÃO E OPERAÇÃO DE TANQUE DE AVGAS NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MAPUTO

### Proposto pela BP AIR Moçambique

---

**Preparado por:** IMPACTO, Lda



**ASSINADO POR:** Luciana Santos, Impacto, Lda.

**Cargo:** Directora

Abril de 2022

*Este relatório foi preparado pela Projectos e Estudos de Impacto Ambiental, Limitada (IMPACTO, Lda), com todo o conhecimento, cuidado e diligência nos termos do Contrato com o Cliente, incorporando os nossos Termos e Condições de Negócio padrão e tomando em consideração os recursos dedicados ao mesmo mediante acordo com o cliente. Declinamos qualquer responsabilidade perante o Cliente ou outros com respeito a qualquer assunto fora do âmbito do mesmo.*

## ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO .....	5
2. ÂMBITO DO EAS .....	5
3. QUADRO LEGAL E REGULADOR .....	5
4. LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO .....	6
5. DESCRIÇÃO DO PROJECTO .....	8
6. DESCRIÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA .....	10
A. AMBIENTE FÍSICO .....	10
B. AMBIENTE BIOLÓGICO .....	11
C. AMBIENTE SOCIOECONÓMICO .....	11
7. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS.....	15
A. METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DE IMPACTOS.....	15
B. POTENCIAIS IMPACTOS DA ACTIVIDADE PROPOSTA .....	15
8. PLANO DE GESTÃO AMBIENTAL.....	17
9. CONCLUSÕES.....	17

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do Projecto.....	7
---	---

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Especificações dos postos de trabalho disponíveis.....	9
Tabela 2 – Dados demográficos na Área de Influência do Projecto .....	12
Tabela 3 – Listagem dos impactos do projecto e da sua significância pré-mitigação .....	16

## 1. INTRODUÇÃO

A Air BP Moçambique, Lda. (doravante designada por BPMZ), é uma empresa do sector energético que se dedica a armazenagem e venda a retalho de combustíveis e lubrificantes em Moçambique.

A Air BP, abastece actualmente o Aeroporto Internacional de Maputo com JET A-1 e AVGAS, a partir do depósito existente da Air BP. O depósito é muito antigo e os tanques subterrâneos representam um risco para o meio ambiente. O uso contínuo dos tanques actuais pode resultar em perda de estoque, o que causará danos ambientais e de reputação para a Air BP. Nesse âmbito, há um plano de descomissionamento dos tanques antigos e implantação de uma unidade contentorizada de AVGAS para abastecimento de aeronaves cujo o valor de investimento inicial é estimado em 6 416 104,20 MZN (seis milhões, quatrocentos e dezasseis mil, cento e quatro meticais e vinte centavos).

Na sequência da submissão da documentação de Instrução de Processo ao Serviço de Actividades Económicas da Cidade de Maputo (SAECM), a actividade foi classificada como de Categoria B (Anexo II).

Os Termos de Referência (TdR) preparados para o Estudo Ambiental Simplificado, e submetidos à SAECM em cumprimento do estipulado no artigo 12 do Regulamento sobre o Processo de Avaliação de Impacto Ambiental (Decreto nº 54/2015 de 31 de Dezembro) para projectos de Categoria B, foram aprovados (carta de Aprovação no Anexo II). Os mesmos norteiam o presente documento, que constitui o Estudo Ambiental Simplificado (EAS).

## 2. ÂMBITO DO EAS

O Relatório do Estudo Ambiental Simplificado (REAS) apresenta um resumo do processo de AIA, descreve o quadro legislativo e fornece uma descrição do projecto e das condições biofísicas e socioeconómicas da área de estudo. Com base nesta informação são avaliados os impactos das actividades do projecto no meio ambiente biofísico e socioeconómico. No fim do relatório são incluídas recomendações na forma de Plano de Gestão Ambiental (PGA) sobre como os impactos negativos poderão ser mitigados e os efeitos positivos potenciados. O relatório será usado pelo MTA como parte da informação requerida para a tomada de decisão quanto ao prosseguimento do projecto.

## 3. QUADRO LEGAL E REGULADOR

O quadro regulatório moçambicano contém requisitos e normas definidos para a implementação e gestão ambiental e social de projectos de desenvolvimento. As funções de protecção ambiental são desempenhadas por diferentes autoridades, tanto a nível nacional como regional. O Projecto deverá estar em conformidade com os seguintes instrumentos:

- Leis, normas, regulamentos e padrões moçambicanos aplicáveis.
- Convenções ou tratados internacionais dos quais Moçambique é signatário. Estes incluem vários tratados internacionais, convenções e protocolos relativos a questões como a biodiversidade e alterações climáticas.

No Capítulo 2 do REAS está apresentada a descrição completa da legislação relevante para o projecto, assim como as instituições chave e seus principais papéis e responsabilidades em relação à protecção ambiental e ao sector em Moçambique.

#### 4. LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO

O objectivo do projecto é a construção e operação de um Tanque de AVGAS dentro do recinto Aeroportuário do Aeroporto de Maputo, com a qual a BP possui um contrato de arrendamento para exploração de uma área de 500m<sup>2</sup>.

O Projecto ocupará uma área de aproximadamente 30m<sup>2</sup>, num espaço sem nenhuma estrutura erguida. A figura abaixo mostra a localização do projecto.



Figura 1 – Localização do Projecto

O acesso ao local do projecto é feito pelo actual portão das instalações, nas rotas de acesso já existentes. Todas as autorizações e certificados necessários serão adquiridos junto das entidades competentes.

## 5. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O projecto de implantação e operação de um tanque de AVGAS será constituída pelas seguintes componentes:

1. Uma unidade contentorizada de AVGAS dentro da vedação com os seguintes elementos internos:
  - Um contentor de AVGAS de 25m<sup>3</sup>;
  - Protecção electrónica contra transborde
  - Bomba de carregamento e descarga do produto
  - Sistema de Amostragem Loop
  - Botão para desligar as operações em casos de emergência;
2. Área de contenção de descarregamento de AVGAS por bridger<sup>1</sup>
3. Separador de Imersão
4. Bloco administrativo com um escritório de apoio durante a fase de operação.

### A. FASES DO PROJECTO

#### FASE DE CONSTRUÇÃO

Prevê-se que a implantação da unidade contentorizada tenha a duração mínima de 4 meses, sendo que esta será realizada pela empresa de construção Setpointe Moçambique, uma empresa com capacidade e qualificações necessárias para a implantação do empreendimento. O início das actividades de construção está dependente da obtenção das licenças necessárias para a implantação e operação da unidade. A instalação do Projecto será em pequena escala, devendo ser executado manualmente pelos operários de construção.

As principais actividades a serem realizadas durante esta fase incluem:

- Mobilização de materiais e equipamentos
- Obras civis (escavações, concretagem e alvenarias)
- Trabalhos mecânicos - Instalação do contentor de AVGAS
- Obras eléctricas - instalação de luzes, aterramento e contactar *power* ao container.

#### FASE DE OPERAÇÃO

Uma vez que a unidade contentorizada esteja operacional, as principais actividades incluem a descarga e armazenamento do produto, o abastecimento das aeronaves e manutenção periódica das infraestruturas. Espera-se que o AVGAS 100LL seja transportado de Durban através do bridger, numa quantidade não superior a 25m<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Camião-cisterna usado para transporte do produto



## B. CONSUMO DE ÁGUA E ENERGIA

A água e energia eléctrica a serem consumidas serão fornecidas pelos Aeroportos de Moçambique, estimando-se um consumo mensal na ordem de 80litros de água e 5000Kwh de energia eléctrica. Energia alternativa poderá ser obtida através do gerador do ADM.

## C. RESÍDUOS

O projecto será fonte de produção de resíduos, desde os domésticos, os de construção a resíduos perigosos. A BP Air possui procedimentos de gestão de resíduos sólidos e perigosos, os quais serão adoptados para o presente projecto.

## D. MÃO-DE-OBRA

Esta previsto para a fase de construção, a contratação de 18 trabalhadores, de origem moçambicana, cujas qualificações encontram-se especificadas na tabela abaixo.

Tabela 1 – Especificações dos postos de trabalho disponíveis

<b>Qualificações</b>	<b>Postos de trabalho</b>
Engenheiro Mecânico	2
Engenheiro Elétrico	1
Eletricista mestre	1
Engenheiro Civil	1
Operador de guindaste	1
Operador de escavadeira	1
Trabalhadores semiquualificados	11
<b>Total</b>	<b>18</b>

Para a fase de operação esta prevista a contratação de um operador, de origem moçambicana, com formação específica para a operação do tanque AVGAS.

## 6. DESCRIÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA

### A. AMBIENTE FÍSICO

- Clima e Qualidade do ar

A área geográfica do projecto apresenta um clima subtropical/semi-húmido e um regime climático com dois períodos característicos, o seco que ocorre no inverno (de Maio a Setembro) e outro húmido e chuvoso, durante o verão (de Outubro a Abril). A precipitação média anual é de 820 mm e a temperatura média anual é de 23.3º C. O período de maior pluviosidade da estação estende-se de Dezembro a Janeiro, com Janeiro a ser o mês de maior pluviosidade. A humidade relativa do ar varia entre 70 e 85 % e os ventos mais frequentes sopram de Sul e Su-sueste.

Dado o local de implantação do projecto, considera-se que, para além dos sistemas de armazenagem e manipulação de combustíveis, não existam fontes fixas emissoras de poluentes atmosféricos. As principais fontes de poluição correspondem principalmente fontes móveis provenientes do tráfego de acesso aeroportuário e da movimentação das aeronaves. Os poluentes que podem assim afectar a qualidade do ar compreendem as emissões fugitivas e gases de queima de combustíveis fósseis, assim como poeiras resultantes do tráfego automóvel em estradas as estradas. Estes poluentes incluem o monóxido e dióxido de carbono (CO e CO<sub>2</sub>), NO<sub>x</sub> e material particulado (MP).

- Topografia, Geologia e Solos

A Cidade de Maputo situa-se na vasta planície litoral do Sul de Moçambique onde a elevação raramente excede os 500 metros acima do nível do mar. A área de influência do projecto é baixa e relativamente plana, com a maioria da área a situar-se na faixa dos 35 e os 40m de altitude.

De um ponto de vista geológico, a região do Maputo pode ser dividida em duas áreas: as planícies costeiras com solos húmidos (caracterizados por dunas móveis e solos de aluvião) e, uma zona alta, no interior, com dunas fixas e mais antigas. A área de estudo localiza-se sobre dunas interiores e areias eólica vermelha de origem sedimentar do período quaternário.

Na área de Maputo, podem encontrar-se os seguintes tipos de solos principais:

- Solos arenosos de diversos tipos e colorações
- Solos argilosos de aluvião
- Solos de sedimentos marinhos e estuarinos

Na área do projecto os solos eram predominantemente arenosos amarelados muito profundos, no entanto, para comportar o actual uso de terra houve a necessidade de aterrar os solos previamente existentes.

- Hidrologia

A área do projecto encontra-se localizada sob a bacia hidrográfica do rio Infulene, um rio de cerca de 20 km de extensão que corre de norte para sul, servindo de limite entre os municípios de Maputo e Matola. Contudo, a área do projecto não interfere com nenhum curso de água.

- Ruído e Vibração

A situação de referência do ambiente sonoro e de vibração numa determinada área é baseada no ruído e vibração existentes na área antes da introdução do projecto, e é usada como base para avaliação dos efeitos do projecto a este nível assim como para a monitorização futura. As fontes de ruído na área de estudo limitam-se as actividades quotidianas desenvolvidas no recinto aeroportuário nomeadamente actividades de apoio em terra, movimentação das aeronaves e tráfego rodoviário.

## *B. AMBIENTE BIOLÓGICO*

As condições naturais da área de influência do Projecto foram completamente alteradas pela ocupação humana. A área de implantação do Projecto localiza-se dentro recinto aeroportuário, ocupada maioritariamente por instalações e facilidades de apoio de operações de tráfego aéreo, não havendo aspectos relacionados com vegetação a destacar.

Uma vez que a maioria do habitat foi removido, a diversidade de fauna é nula. Nenhuma espécie de flora e fauna foi identificada que conste na Lista Vermelha da IUCN.

## *C. AMBIENTE SOCIOECONÓMICO*

O Tanque AVGAS será implantado dentro das instalações do Aeroporto Internacional de Maputo, portanto uma área não habitada. Administrativamente o Projecto está localizado no bairro de Mavalane, no Distrito Municipal KaMavota, Cidade de Maputo.

O Distrito Municipal KaMavota, situado a Noroeste na Cidade de Maputo, é limitado a norte pelo Distrito de Marracuene, a sul pelo Distrito Municipal KaMaxakeni, a este pela Baía de Maputo e Oeste pelo Distrito Municipal KaMubukwana e a Sudoeste com o Distrito Municipal KaMaxakeni.

Com uma extensão de 108.37 km<sup>2</sup>, o Distrito Subdivide-se em 11 bairros Municipais sob os quais se distribuem um total de 331 968 habitantes (30% da população da Cidade de Maputo), um aumento de 38 688 habitantes quando comparado com o Censo Populacional de 2007. Deste total 159 516 são homens e 172 452 mulheres.

Tabela 2 – Dados demográficos na Área de Influência do Projecto

Localidade	Censo 2007	Censo 2017	Superfície	Densidade Populacional
Cidade de Maputo	1 094 628	1 101 170	346,77	3 175 hab/km <sup>2</sup>
DM KaMavota	293 270	3331 968	108,37	3 063,2 hab/km <sup>2</sup>

Fonte: IV RGPB 2017

- Habitação

O tanque AVGAS será implantado dentro do Aeroporto Internacional de Maputo, sendo por isso uma zona não habitada. Contudo, o Projecto encontra-se inserido no bairro Mavalane, bairro periférico a Cidade de Maputo, apresentando grande concentração habitacional, falta de ordenamento territorial e delimitação de talhões, sendo que a separação física mais clara existente é entre quarteirões, feita pelas principais avenidas e vias de acesso secundárias.

As habitações são maioritariamente do tipo formal básicas, com paredes de blocos de cimento e tecto de zinco. No entanto, ao nível do Distrito, as construções estão a ser gradualmente substituídas por estruturas de material mais permanente.

- Educação e Saúde

A rede escolar de KaMavota acompanha a tendência do país, maioritariamente constituída por instituições do ensino primário completo. Das 54 escolas existentes, 36 são primárias e 18 secundárias.

No que se refere a saúde, KaMavota possui 6 unidades sanitárias, nomeadamente 1 Hospital Geral, 3 Centros de Saúde e 3 postos de saúde, existindo ainda hospitais e centros privados. As principais doenças citadas como de ocorrência frequente são a malária, tuberculose, diarreias HIV e HTA.

- Abastecimento de Água e Saneamento

Dados da Administração do Distrito indicam que a maioria das habitações possui água canalizada dentro das suas habitações, sendo esta fornecida pelo FIPAG. Existem, no entanto, furos e fornecedores privados que satisfazem uma minoria da população.

No que diz respeito ao saneamento, este é feito principalmente com recurso a fossas sépticas, sendo que nas áreas contíguas, usa-se um sistema misto de fossas sépticas e latrinas melhoradas. A gestão de resíduos sólidos a nível doméstico feita através de serviços de salubridade municipal e algumas associações que prestam apoio na recolha de lixo em alguns bairros. Estes são posteriormente depositados em contentores e recolhidos para os aterros aonde são tratados.

- Energia

O DM KaMavota está ligado a rede nacional de energia elétrica sendo que a maioria das habitações se beneficiam da energia da EDM. Contudo, não foi possível obter dados estatísticos relativamente ao percentual de cobertura na área.

- Rede de Estradas e Transportes

KaMavota possui uma vasta rede viária, constituída por estradas principais, secundárias e terciárias de terra batida que permitem o acesso e movimento das comunidades entre bairros e outros distritos. Na área do projecto, as principais estradas a considerar são a rua da Sacadura Cabral e a Avenida Acordos de Lusaka que permitem o acesso ao Aeroporto Internacional de Maputo.

Para além da rede viária, O Distrito é ainda atravessado por uma linha férrea, o corredor de Limpopo, que serve de corredor para o escoamento de passageiros e mercadorias.

No que se refere ao transporte, o Distrito conta com o transporte rodoviário e ferroviário. O transporte de passageiros e cargas é garantido pelos Transportes Públicos de Maputo – TPM e transporte semi-colectivo de passageiros que percorrem as principais vias que percorrem os bairros obedece a rotas de circulação pré-definidas.

- Actividades Económicas e de Subsistência

As principais actividades económicas e de subsistência na área de influência do projecto estão baseadas no sector terciário de actividade, com o assalariamento e o comércio como actividades maioritariamente praticadas.

As **trocas comerciais** ao nível do DM KaMavota assumem principalmente características informais, realizadas em pequenos mercados informais distribuídos pelos bairros. As trocas formais apresentam igualmente características marcantes através de unidades prestadoras de serviços que oferecem emprego directo e indirecto a milhares de pessoas.

As **actividades primarias** possuem igualmente protagonismo no DM KaMavota, sendo a agricultura, a pesca e pecuária as dominantes.

O DM KaMavota possui forte tradição **agrícola**, fazendo parte da cintura verde de Maputo. Esta é principalmente de subsistência, sendo que devido a sua localização estratégica, próximo dos principais mercados da Cidade, serve também para a geração de renda. As principais culturas praticadas constituem as hortícolas e leguminosas.

Entretanto, devido a pressão da urbanização, a agricultura vai, a nível da Cidade de Maputo, perdendo protagonismo, havendo cada vez mais mudanças no padrão de ocupação dos solos. Contudo, vários agregados familiares, com espaço suficiente realizam actividades de horticultura doméstica, sendo esta principalmente para o autoconsumo.

A **pesca** é outra actividade com alguma expressão a nível do DM KaMavota. Esta é principalmente artesanal, desenvolvida ao longo da praia, tendo como finalidade consumo familiar e venda nos mercados e serviços hoteleiros existentes. A principal espécie capturada e comercializada é a magumba (*Hilsa kelee*) podendo também ser capturadas outras espécies de peixe e camarão.

Para além das actividades acima descritas, o distrito conta com a **pecuária**, actividade com grande importância para o desenvolvimento do distrito, por ser uma importante fonte de receita tanto para o sector familiar como para o privado. A avicultura é a que mais se destaca, sendo principalmente praticada para a comercialização, dado o curto ciclo e menores custos de produção.

- *Padrões de Uso e Aproveitamento da Terra*

A maioria da terra ao nível da área de influência do Projeto (Aeroporto Internacional de Maputo e bairros arredores) é explorada para fins habitacionais e implantação de estruturas comerciais e de serviços. Contudo, o projecto será implantado dentro do recinto aeroportuário, uma zona exclusivamente de serviços, não se verificando qualquer outro tipo de uso.

- *Locais de Interesse Histórico e Cultural*

Não foram identificados locais de importância histórico-cultural na área do Projecto, assim como nas imediações desta que possam interferir com o Projecto

## 7. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS

### A. METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DE IMPACTOS

Um impacto é considerado qualquer alteração (positiva ou negativa) de um recurso ou receptor, causada pelo projecto e suas actividades. A avaliação dos dados recolhidos durante o estudo de gabinete e o trabalho de campo permitiu a avaliação e descrição da forma como o projecto poderá afectar os ambientes biofísico e socioeconómico

Descreve-se a significância dos impactos em função da magnitude e da probabilidade de ocorrência do impacto. A magnitude dum impacto (por vezes chamada gravidade ou consequência) é uma função da extensão, duração e intensidade do impacto. A magnitude descreve assim, a mudança actual que se espera ocorrer no recurso ou receptor (ex. a gravidade do impacto na vida numa comunidade local; a probabilidade e as consequências em termos de eventos acidentais).

É atribuída uma classificação de significância aos impactos em função da classificação global da magnitude (a qual deriva de um conjunto de critérios, incluindo a extensão ou área do impacto, duração e intensidade do impacto) e a probabilidade de ocorrência do impacto. A Magnitude e a Probabilidade são utilizadas para derivar a classificação da significância em negligenciável, baixa, moderada ou alta. A metodologia utilizada na classificação dos impactos está descrita em detalhe no Capítulo 6.

### B. POTENCIAIS IMPACTOS DA ACTIVIDADE PROPOSTA

A classificação da significância é atribuída assumindo o cumprimento das melhores práticas internacionais e a observância dos requisitos legislativos, e medidas adicionais de mitigação identificadas no decurso do EAS.

Dos 11 impactos negativos identificados, antes da implementação de mitigação, nenhum possuía significância alta, 2 tinham significância moderada, 7 significância baixa e 2 significância negligenciável.

Tendo este quadro em consideração, podemos dizer que, devidamente implementado o Plano de Gestão Ambiental, o projecto não resulta em impactos negativos significantes para o ambiente biofísico e socioeconómico.

Tabela 3 – Listagem dos impactos do projecto e da sua significância pré-mitigação

<b>Impacto</b>	<b>Significância</b>	<b>Fase de Ocorrência:</b>
<i>IP1 – Criação de oportunidades de emprego</i>	Moderada	Instalação e Operação
<i>Desenvolvimento económico da Cidade de Maputo</i>	Moderada	Operação
<i>IN1 - Alteração da qualidade do ar resultante da emissão de partículas em suspensão (poeiras) relacionada com a movimentação de camiões e maquinaria</i>	Negligenciável	Instalação
<i>IN2 – Alteração da qualidade do ar pela emissão de compostos orgânicos voláteis</i>	Baixa	Instalação e Operação
<i>IN3 – Aumento nos níveis de ruído e Vibração derivado das obras de construção e operação to tanque AVGAS</i>	Negligenciável	Instalação e Operação
<i>IN4 - Contaminação do solo por derrames acidentais de combustíveis</i>	Baixa	Instalação e Operação
<i>IN5 - Poluição resultante da gestão inadequada de resíduos</i>	Baixa	Instalação e Operação
<i>IN6 – Expectativas exageradas em relação as oportunidades de emprego</i>	Moderada	Instalação e Operação
<i>IN7 – Riscos de acidentes de viação e atropelamentos devido ao aumento de tráfego e acesso ao local do projecto</i>	Baixa	Instalação e Operação
<i>IN8 – Perda de postos de trabalho após a conclusão das obras do projecto</i>	Baixa	Instalação
<i>IN9 – Riscos de acidentes e incidentes nas obras de instalação</i>	Baixa	Instalação
<i>IN11 – Potencial contaminação por COVID-19</i>	Baixa	Instalação
<i>IN 10 - Possibilidade de ocorrência de acidentes, doenças e fatalidades ocupacionais</i>	Baixa	Instalação e Operação
<i>IN11 – Risco de queimaduras e perda de vidas, danos e perda de bens e instalações</i>	Moderada	Operação



## 8. PLANO DE GESTÃO AMBIENTAL

O Plano de Gestão Ambiental (PGA) contém provisões e indicações para a implementação das medidas de mitigação necessárias para evitar ou minimizar os impactos ambientais negativos e otimizar os impactos ambientais positivos, identificados no presente relatório, sendo um documento a ser cumprido por todos os empreiteiros, subempreiteiros e pelo Proponente de forma a garantir um compromisso com a protecção ambiental em todas as fases do projecto. O PGA indica planos adicionais necessários que devem estar em funcionamento antes do começo das actividades, tais como Plano de Resposta a Emergências, Planos de Comunicação. Estes planos são da responsabilidade do proponente e seus empreiteiros, em cumprimento da legislação relevante. O PGA está apresentado como Volume II do EAS.

## 9. CONCLUSÕES

- Não existem questões fatais associadas ao projecto.
- A maior parte dos impactos no ambiente biofísico foram avaliados como sendo negligenciáveis, com alguns de significância baixa a moderada. Com a implementação das medidas de gestão propostas, nenhum dos impactos possui uma elevada significância.
- A implementação das medidas de mitigação recomendadas é considerada adequada para garantir a protecção ambiental e a segurança das comunidades.