



## RELATÓRIO

# Novo Aeroporto Internacional de Cabinda (Projeto NAIC) - Angola

## *Avaliação de Impacto Ambiental e Social - Capítulo 01 - Introdução*

Submetido à:

### **ASGC**

Level 3, Building 7, Bay Square, Business Bay  
Dubai, United Arab Emirates

Submetido por:

### **WSP ITALIA srl**

Via Banfo, 43 - 10155 Turim - ITÁLIA

+39 011 234411

22538653-R-001\_Rev.1

Janeiro 2024



## Lista de Distribuição

WSP Italia

ASGC / INNOVO Group

UKEF

Standard Chartered

## Isenção de Responsabilidade

O presente relatório foi elaborado no período entre junho e setembro de 2023 pela WSP Italia e integrado/revisado em Janeiro de 2024 em benefício da ASGC, de acordo com as condições estabelecidas nos Termos e Condições acordados e assinados por ambas as partes.

Na medida do possível, a WSP baseou-se nas informações disponibilizadas pela ASGC e pelos consultores relevantes do Projeto. No entanto, a maioria das informações é comercialmente sensível e protegida por acordos de confidencialidade entre as partes aos contratos e a sua exatidão não pôde ser verificada de forma independente.

## Preparado por

Giovanni De Franchi – Diretor do Projeto

Barbara Scorza – Gestora do Projeto, Líder da componente de SSA

Raquel De Barros Gelli – Especialista Ambiental

Acciaro Maria Diletta – Especialista Ambiental, em Saúde e Segurança

Roberto Gaveglione – Especialista em qualidade do ar

Nicola Bolton – Especialista em acústica

Herman Roos – Componente socioeconómica, aquisição de terras e direitos humanos

Emanuele Bobbio – Especialista em envolvimento das partes interessadas

Francesca Rossi – Especialista social

Silvia la Gala – Especialista em biodiversidade

Beatrice DeMeglio – Especialista em biodiversidade

Nicolò Chiappetta – Especialista em biodiversidade

Ricardo Jorge Carvalho Nogueira – Coordenador da AIAS no país

Catarina Silva – Especialista Ambiental no país

# Índice

<b>1.0</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
1.1	RESUMO DO PROJETO	1
1.2	PROPONENTE DO PROJETO, FINANCIADORES E PARTES PRINCIPAIS	2
1.3	ÂMBITO DO PROCESSO DE AIAS	3
1.4	FASES DA AIAS	4
1.4.1	Revisão dos documentos/informação existente	4
1.4.2	Visitas ao local do Projeto	5
1.4.2.1	Visita em fevereiro de 2023	5
1.4.2.2	Visita em novembro de 2023	5
1.4.3	Recolha de dados da situação de referência	6
1.4.4	Avaliação dos Impactos e identificação das medidas de mitigação	6
1.4.5	Estabelecimento e implementação de um SGAS	6
1.5	ESTRUTURA DO RELATÓRIO DA AIAS	6

## FIGURAS

Figura 1:	Localização do NAIC em relação ao atual aeroporto de Cabinda	2
Figura 2:	Organograma das partes principais	3

## Lista de Acrónimos Mais Frequentes

ABs	Abordagens Comuns da OCDE
ACs OCDE	Abordagens Comuns da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
AdI	Área de Influência
AESA	Agência Europeia para a Segurança da Aviação
AEWA	Acordo para a Conservação das Aves Aquáticas Migratórias Africo-euroasiáticas (do inglês, <i>African-Eurasian Migratory Waterbird Agreement</i> )
AFs	Instalações Associadas ao Projeto (do inglês, <i>Project Associated Facilities</i> )
AIA	Avaliação de Impacto Ambiental
AIAS	Avaliação de Impacto Ambiental e Social
AIC	Avaliação do Impacto Cumulativo
ALS	Sistema de Luzes de Aproximação (do inglês, <i>Approach Lighting System</i> )
ANR	Agência Nacional de Resíduos
APUs	Unidade Auxiliar de Energia (do inglês, <i>Auxiliary power units</i> )
ARFF	Resgate de Aeronaves e Combate a Incêndios (do inglês, <i>Aircraft Rescue and Fire Fighting</i> )
AS	Ambiental & Social
ASGC	ASGC UK ou O Cliente (durante o estudo redesignada como INNOVO GROUP)
ATC	Controlo de Tráfego Aéreo (do inglês, <i>Air Traffic Control</i> )
BERD	Banco Europeu para a Reconstrução e o Desenvolvimento
BM	Banco Mundial
BNA	Banco Nacional de Angola
BUA	Área Urbanizada (do inglês, <i>Built-up Area</i> )
CABGOC	Chevron Cabinda Gulf Oil Company

CAPEC	Unidade de Análise das Políticas Económicas
CASVs	Componentes Ambientais e Sociais Valorizados
CCRA	Avaliação dos Riscos das Mudanças Climáticas (do inglês, <i>Climate Change risk Assessment</i> )
CDB	Convenção sobre a Diversidade Biológica
CE	Criticamente em Perigo (do inglês, <i>Critically Endangered</i> )
CGR	Centro de Gestão de Resíduos
CITES	Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Fauna e da Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção (do inglês, <i>Convention on International Trade in Endangered Species</i> )
CMS	Convenção sobre Espécies Migratórias (do inglês, <i>Convention on Migratory Species</i> )
CO <sub>2</sub>	Dióxido de Carbono
COVs	Compostos Orgânicos Voláteis
CQNUAC	Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas
CSE	Comissão de Sobrevivência das Espécies
dB	Decibel
DGPC	Direção-Geral do Património Cultural
DH	Altura de Decisão (do inglês, <i>Decision Height</i> )
DME	Equipamento Medidor de Distâncias (do inglês, <i>Distance Measuring Equipment</i> )
DST	Doença Sexualmente Transmissível
ECA	Agência de Crédito à Exportação (do inglês, <i>Export Credit Agency</i> )
EDEL	Empresa de Distribuição de Eletricidade de Luanda
ENDE	Empresa Nacional de Distribuição de Eletricidade
ENNA	Empresa Nacional de Navegação Aérea
EPAL-EP	Empresa Pública de Águas de Luanda EP

EPFI	Instituições Financeiras que aderem aos Princípios do Equador (do inglês, <i>Equator Principles Financial Institutions</i> )
ETAR	Estação de Tratamento de Águas Residuais
EUNIS	Sistema Europeu de Informação sobre a Natureza (do inglês, <i>European Nature Information System</i> )
FAA	Administração Federal da Aviação (do inglês, <i>Federal Aviation Administration</i> )
FAO	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (do inglês, <i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i> )
FSC	Conselho de Maneio Florestal (do inglês, <i>Forest Stewardship Council</i> )
GBVH	Violência e assédio com base no género (do inglês, <i>Gender based violence and harassment</i> )
GCM	Modelo de Circulação Geral (do inglês, <i>Global Circulation Model</i> )
GdA	Governo de Angola
GEE	Gases com Efeito de Estufa
GFDRR	Estrutura Global de Redução e Recuperação de Desastres (do inglês, <i>Global Facility for Disaster Reduction and Recovery</i> )
GIIP	Boas Práticas Internacionais da Indústria (do inglês, <i>Good International Industry Practice</i> )
GLP	Gás Liquefeito de Petróleo
GN	Nota de Orientação (do inglês, <i>Guidance Note</i> )
GP	Gestor de Projeto
GPC	Grupo de Perspetivas Comunitárias
GSE	Equipamentos de Apoio em Terra (do inglês, <i>Ground Support Equipment</i> )
GSI	Iniciativas Globais contra a Escravatura (do inglês, <i>Global Slavery Initiatives</i> )
Ha	Hectares
HC	Habitat Crítico

HDI	Iniciativa de Desenvolvimento Humano (do inglês, <i>Human Development Initiative</i> )
HRRIA	Avaliação dos Riscos e Impacto nos Direitos Humanos (do inglês, <i>Human Rights Risk and Impact Assessment</i> )
IATA	Associação Internacional de Transportes Aéreos (do inglês, <i>International Air Transport Association</i> )
IBA	Área Importante para as Aves (do inglês, <i>Important Bird Area</i> )
IDF	Instituto de Desenvolvimento Florestal
IFC	Corporação Financeira Internacional (do inglês, <i>International Finance Corporation</i> )
ILS	Sistema de Pouso ou Aterragem por Instrumentos (do inglês, <i>Instrument Landing System</i> )
INE	Instituto Nacional de Estatística de Angola
INPC	Índice Nacional de Preços ao Consumidor
INPC	Instituto Nacional do Património Cultural
IPCC	Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (do inglês, <i>Intergovernmental Panel on Climate Change</i> )
ISA	Atmosfera Padrão Internacional (do inglês, <i>International Standard Atmosphere</i> )
IUCN	União Internacional para Conservação da Natureza (do inglês, <i>International Union for Conservation of Nature and Natural Resources</i> )
KBA	Área-chave para a Biodiversidade (do inglês, <i>Key Biodiversity Area</i> )
km	Quilómetros
LoS	Nível de Serviços da IATA (do inglês, <i>IATA Level of Service</i> )
MASFAMU	Ministério da Acção Social, Família e Promoção da Mulher
MDE	Modelo Digital de Elevação
MINARS	Ministério da Assistência e Reinserção Social
MINTRANS	Ministério dos Transportes de Angola

MTD	Melhores Técnicas Disponíveis
NAIC	Novo Aeroporto Internacional de Cabinda
NO	Óxidos de Azoto
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OLS	Superfícies de Limitação de Obstáculos (do inglês, <i>Obstacle Limitation Surfaces</i> )
OMGWS	Distância Exterior da Roda da Engrenagem Principal (do inglês, <i>Outer Main Gear Wheel Span</i> )
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PANS	Procedimentos da OACI para a Navegação Aérea (do inglês, <i>ICAO's Procedures for Air Navigation</i> )
PCL	Plano de Conteúdo Local
PE-IV	Princípios do Equador IV
PEPI	Plano de Envolvimento das Partes Interessadas
PGAS	Plano de Gestão Ambiental e Social
PGAS-c	Plano de Gestão Ambiental e Social da Construção
PGASs	Planos de Gestão Ambiental e Social
PGB	Plano de Gestão da Biodiversidade
PGR	Plano de Gestão de Ruídos
PGRVS	Plano de Gestão de Perigo da Vida Selvagem
PIDCP	Pacto Internacional dos Direitos Cíveis e Políticos
PIDESC	Pacto Internacional dos Direitos Económicos, Sociais e Culturais
PM	Material Particulado
PMnv	Material Particulado não-volátil

PNDS	Plano Nacional de Desenvolvimento Sanitário
PNS	Plano Nacional de Saúde
PNUA	Programa das Nações Unidas para o Ambiente
PNUA IF	Iniciativa Financeira do Programa das Nações Unidas para o Ambiente
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PRODEL	Empresa Pública de Produção de Eletricidade EP
PS	Padrão de Desempenho (do inglês, <i>Performance Standard</i> )
RCP	Patamares de Representação Representativos (do inglês, <i>Representative Concentration Pathways</i> )
RDC	República Democrática do Congo
RfP	Solicitação de Proposta (do inglês, <i>Request for Proposal</i> )
RVR	Alcance Visual da Pista (do inglês, <i>Runway Visual Range</i> )
SARPs	Normas e Práticas Recomendadas pela OACI (do inglês, <i>ICAO's Standards and Recommended Practices</i> )
SCB	Standard Chartered Bank
SEL	Nível de Evento Único (do inglês, <i>Single Event Level</i> )
SGA	Sociedade Gestora de Aeroportos ou Secção sobre Grandes Primatas (do inglês, <i>Section on Great Apes</i> )
SGAS	Sistema de Gestão AS
SIPA	Sistema de Informação para o Património Arquitectónico
SNIM	<i>Société nationale industrielle et minière</i>
SO	Dióxido de Enxofre
SOMIVAB	<i>Société de mise en valeur du Bois</i>
SSA	Saúde, Segurança e Ambiente
SSP	Caminhos Socioeconómicos Partilhados (do inglês, <i>Shared Socioeconomic Pathways</i> )

---

TCFD	Grupo de Trabalho sobre a Divulgação de Informações Financeiras Relacionadas com o Clima (do inglês, <i>Task Force on Climate-Related Financial Disclosures</i> )
TURH	Título de Utilização de Recursos Hídricos (do inglês, <i>Water Resources Using Titles</i> )
UE	União Europeia
UFP	Partículas Ultrafinas (do inglês, <i>Ultrafine Particulates</i> )
UKEF	UK Export Finance
VLM	Verificação da Legalidade da Madeira
VOR	Amplitude Omnidirecional de Frequência Muito Alta (do inglês, <i>Very High Frequency Omnidirectional Range</i> )
WS	Envergadura das Asas de uma Aeronave (do inglês, <i>Aircraft Wingspan</i> )
WWF	Fundo Mundial para a Natureza (do inglês, <i>World Wide Fund for Nature</i> )
ZCIT	Zona de Convergência Intertropical (ZCIT)
ZPP	Zona de Proteção da Pista
ZSPs	Zonas de Segurança Pública

## 1.0 INTRODUÇÃO

O presente documento constitui a Avaliação de Impacto Ambiental e Social (AIAS) preparada para a construção e desenvolvimento do Novo Aeroporto Internacional de Cabinda – NAIC (o Projeto), localizado numa área não desenvolvida no passado/totalmente nova na Província de Cabinda, Angola. O relatório da AIAS é apresentado pela ASGC UK<sup>1</sup>, uma empresa de construção civil internacional, e o empreiteiro responsável pela gestão do Projeto.

### 1.1 RESUMO DO PROJETO

A cidade de Cabinda tem atualmente um único aeroporto pequeno, que constitui a principal via de acesso à cidade. Este aeroporto é servido pelas frequências semanais mais elevadas de voos a partir de Luanda e está atualmente a funcionar à capacidade total ou mesmo acima desta, devido a uma procura crescente de voos. Tendo em conta o crescimento previsto da procura de tráfego aéreo no aeroporto, existe uma necessidade imediata de aumentar a sua capacidade de movimentação de passageiros e de aeronaves para expandir, melhorar ou acrescentar novas infraestruturas. No entanto, devido à sua localização numa zona altamente urbanizada, existem vários constrangimentos que impedem esta expansão.

A solução encontrada foi, por conseguinte, identificar uma alternativa e encontrar uma área adequada na província para construir um novo aeroporto, que permitisse uma expansão adequada das infraestruturas aeroportuárias necessárias. O Ministério dos Transportes (MINTRANS), responsável pelas infraestruturas aeroportuárias, identificou uma nova área "*greenfield*" (não desenvolvida no passado/totalmente nova) a 36 km a norte da cidade de Cabinda para a construção do NAIC.

A área de construção do NAIC tem uma extensão de 853 hectares em formato poligonal. A sua localização em relação ao atual aeroporto de Cabinda está ilustrada na Figura 1.

As comunidades mais próximas são Malombo, Malembo e Futila. Além disso, a área é caracterizada pela presença de várias atividades económicas, incluindo as instalações de processamento de petróleo da povoação de Malongo e o Complexo de Desenvolvimento Industrial de Futila. A nova Refinaria de Cabinda está a ser construída na área mais próxima do campo de processamento de petróleo.

---

<sup>1</sup> Durante o estudo realizado em 2023, a ASGC foi integrada no INNOVO GROUP. Para efeitos do presente estudo, o nome do cliente continua a ser ASGC, tal como indicado originalmente.

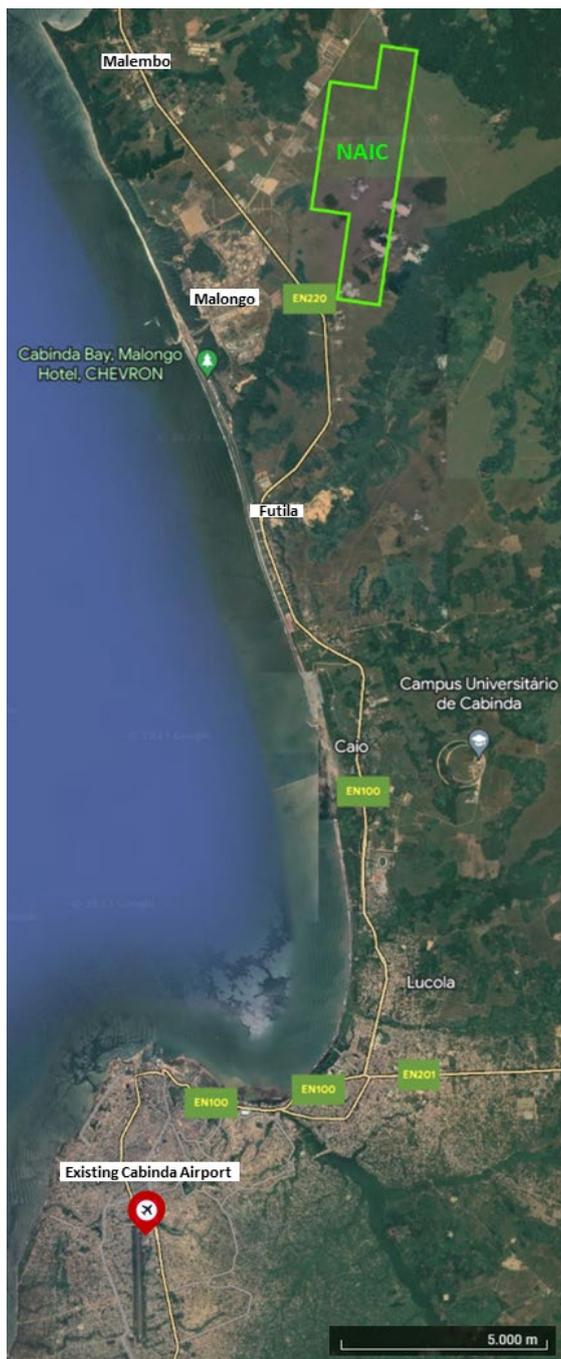


Figura 1: Localização do NAIC em relação ao atual aeroporto de Cabinda.

## 1.2 PROPONENTE DO PROJETO, FINANCIADORES E PARTES PRINCIPAIS

O Proponente do Projeto é o *Ministério dos Transportes* (MINTRANS) de Angola, que contratou a *Dar Angola Consultoria Limitada* (DAR) para preparar o estudo de concepção do novo aeroporto. Em 2022, o MINTRANS lançou um concurso para a seleção do Empreiteiro e a OEC, uma empresa privada brasileira, especializada na construção civil pesada, foi adjudicada para preparar um plano para as atividades de construção.

O funcionamento do aeroporto, uma vez concluída a construção, será gerido pela *Sociedade Gestora de Aeroportos* (SGA), propriedade do Ministério dos Transportes e responsável pela gestão de todos os aeroportos angolanos. A gestão do tráfego aéreo, incluindo os sistemas e infraestruturas de navegação aérea,

ficará sob a responsabilidade e controlo da *Empresa Nacional de Navegação Aérea* (ENNA). A ENNA é uma empresa pública com administração indireta do Estado Angolano, e tutelada pelo Ministério dos Transportes, sendo responsável pelo desenvolvimento, instalação, administração e funcionamento dos serviços, sistemas e infraestruturas de navegação aérea.

O mandato da ASGC inclui a garantia do processo de financiamento, bem como o papel de gestão como empreiteiro. Os financiadores desta transação serão o *UK Export Finance* (UKEF), na qualidade de Agência de Crédito à Exportação (ECA), e o *Standard Chartered Bank* (SCB), na qualidade de Agente. A facilidade de empréstimo será concedida através do Ministério das Finanças e servirá para suportar os custos de conceção e de construção. Os Financiadores selecionaram a ERM como Consultor Ambiental e Social Independente (CASI) que, na sua capacidade, efetuou a revisão do Relatório de Definição de Âmbito elaborado em fevereiro de 2023 e forneceu seus comentários e lacunas iniciais num Memorando AS.

Este estudo da AIAS reflete os comentários descritos no Memorando AS da ERM ES (última versão datada de 30 de maio de 2023).

Na Figura 2 está representado um resumo de todas as partes principais envolvidas.



**Figura 2: Organograma das partes principais.**

### 1.3 ÂMBITO DO PROCESSO DE AIAS

O envolvimento dos Financiadores exige que o Projeto seja desenvolvido de acordo com uma estrutura robusta de gestão de impacto ambiental e social, alinhada com boas práticas internacionais e da indústria (GIIP). Consequentemente, foi exigido que o Projeto realizasse um processo de Avaliação de Impacto Ambiental e Social (AIAS) de acordo com normas nacionais e internacionais (Princípios do Equador e Abordagens Comuns da OCDE) e estabelecer um Sistema de Gestão Ambiental e Social (SGAS).

Com base nisso, a ASGC designou a WSP Italy, uma organização líder global especializada em engenharia e consultoria com mais de 60 anos de serviços bem-sucedidos aos seus clientes, para desenvolver um pacote de AIAS com vista a identificar potenciais riscos e impactos ambientais e sociais associados às fases de construção e operação do Projeto bem como preparar a documentação de gestão dos riscos e impactos AS como parte do pacote, com o objetivo final de alcançar o cumprimento das normas AS aplicáveis dos financiadores.

Para a execução da atribuição, a WSP beneficiou de uma colaboração com a consultora local Saioz - Engenharia Ambiental Lda (SAIOZ), como sua subcontratada designada. A SAIOZ é uma empresa angolana que atua na área da consultoria ambiental, com vasta experiência em inúmeros projetos para diferentes clientes em diversos sectores de atividade. A SAIOZ foi responsável pelas atividades no campo no país, sob a direção técnica e supervisão da WSP.

A AIAS será submetida aos Financiadores e ao seu CASI para análise e consideração e será usada como base para o planeamento da gestão do impacto e dos riscos e para estabelecer o SGAS completo. As normas AS dos financiadores aplicáveis a este Projeto também exigem a divulgação pública da AIAS financiável ou de um Resumo Não Técnico.

## 1.4 FASES DA AIAS

### 1.4.1 Revisão dos documentos/informação existente

A primeira fase do processo da AIAS incluiu a revisão da seguinte documentação existente do Projeto disponibilizada pela ASGC, DAR e OEC:

- Solicitação de proposta (RfP) pela ASGC;
- Um documento que contém o mapa da área de cobertura da NAIC e alguns elementos circundantes intitulado *"NAIC – Footprint"*;
- Um documento de 8 páginas com alguns planos de arquitetura, intitulado *"NAIC - Projeto de Desenho Conceptual Preliminar"*;
- Documentos de Sumário Executivo, intitulados:
  - *"3- Memória descritiva - NAIC - 17-10-2022"*;
  - *"Memória descritiva\_NAIC\_Atc. 11-07-2022 (Rev1)"*;
- O estudo de compatibilidade do Uso da Terra (documento intitulado *"AN22063-0200D Airport Land-Uses Compatibility Study REVB\_pt"*);
- Os critérios de avaliação do local do projeto. Documento intitulado *"AN22063- Site Evaluation and Selection\_Portuguese"*;
- Um documento de apresentação do Projeto intitulado *"1.1Apresentação NAIC - Nov22 - Rev2- ING"*;
- O documento de descrição do Projeto, intitulado: *"AN22063 - Project's Description (02-05-23)"*;
- Projeto conceptual preliminar, intitulado:
  - *"AN22063 - NAIC - Projecto Conceptual Preliminar (27-03-2023)"*,
  - *"AN22063 - NAIC - Projecto Conceptual Preliminar (27-03-2023)\_ Optimizado"*,
- *"Plano de Desenvolvimento da Província de Cabinda (2013-2017)"*, elaborado pelo Governo da Província de Cabinda;
- *"Plano de Desenvolvimento Nacional (2018-2022)"*, elaborado pelo Governo de Angola;
- Conjunto de Planos e Procedimentos de Gestão Corporativa, disponibilizado pela OEC.

Para além destes, foram também usados estudos e relatórios científicos disponíveis online e informações extraídas dos principais sítios Web de investigação internacionais, uma vez que não existia qualquer AIAS a nível local.

## **1.4.2 Visitas ao local do Projeto**

### **1.4.2.1 Visita em fevereiro de 2023**

A equipa da WSP e a sua subcontratada SAIOZ, na qualidade de consultor da AIAS, participaram numa visita ao local do projeto em Cabinda, entre 6 a 9 de fevereiro de 2023:

- Visita ao existente Aeroporto de Cabinda;
- Visita ao local proposto e à área circundante;
- Visita à central elétrica gerida pela Empresa Pública de Produção de Eletricidade EP (PRODEL), autoridade nacional responsável pela produção de energia;
- Visita à estação de tratamento de água administrada pela Empresa Pública de Águas EP (EPAL);
- Visita às aldeias de Futila e Malembo;
- Visita ao local do Porto do Caio, atualmente em construção; e
- Reuniões com várias partes interessadas, incluindo:
  - Reuniões com o empreiteiro OEC;
  - Reuniões com o projetista DAR;
  - Reuniões com a ASGC;
  - Encontro com o representante da aldeia de Malembo;
  - Reuniões com o Governo de Cabinda e seus representantes;
  - Reunião com o representante do Ministério dos Transportes em Luanda; e
  - Reunião com o representante da SGA em Luanda.

### **1.4.2.2 Visita em novembro de 2023**

De 6 a 9 de novembro de 2023, a equipa da WSP participou de uma segunda visita ao local do projeto com a presença de representantes da ASGC, UKEF e ERM (o CASI) como parte da visita ao local pelos financiadores. Foram realizadas as seguintes atividades:

- Visita ao existente Aeroporto de Cabinda;
- Visita ao local proposto e à área circundante;
- Visita à aldeia de Malembo;
- Visita ao local do Porto do Caio, atualmente em construção; e
- Reuniões com várias partes interessadas, incluindo:
  - Reuniões com o empreiteiro OEC;
  - Reuniões com o projetista DAR;
  - Reuniões com a ASGC;
  - Encontro com o representante da aldeia de Malembo;
  - Reuniões com o Governo de Cabinda e seus representantes; e

- Reunião com o representante do Ministério dos Transportes em Luanda; e
- Reunião com o representante da ENNA em Luanda.

### 1.4.3 Recolha de dados da situação de referência

Usando metodologias adequadas, a WSP e a SAIOZ recolheram dados de campo e informações secundárias para adquirir conhecimentos sobre as condições da situação de referência para componentes como geologia e paisagem; ar ambiente; ruído ambiente; águas subterrâneas e superficiais; solos; habitats e espécies; qualidade da água e consumo de recursos, e produção atual de resíduos. Além disso, foi realizada uma avaliação das condições socioeconómicas atuais da Área de Influência do Projeto (AdI), incluindo uma avaliação das questões sociais associadas a qualquer uso anterior das áreas destinadas ao Projeto e dos potenciais impactos sobre os meios de subsistência. Os dados recolhidos também serviram para determinar uma AdI ecologicamente adequada para avaliar as espécies presentes na área bem como a presença de quaisquer Habitats Naturais ou Críticos. Para os componentes que exigiram dados adicionais, as atividades de campo foram realizadas em duas estações diferentes (seca e chuvosa). Os resultados são apresentados nas informações sobre a Situação de Referência e condições usadas para apoiar o processo de avaliação e estão descritos nos Capítulos 5, 6 e 7.

### 1.4.4 Avaliação dos Impactos e identificação das medidas de mitigação

Conforme exigido pelo Princípios do Equador IV (PE-IV) (Princípio 2), foi realizada uma avaliação dos impactos. A metodologia geral adotada pela WSP para os estudos da AIAS está descrita no Capítulo 9 e foi concebida de forma a ser altamente transparente e a permitir uma análise dos impactos nos vários componentes ambientais e sociais.

Os Capítulos 9, 10 e 11 incluem a identificação, avaliação e quantificação dos potenciais impactos ambientais e sociais (tanto positivos como negativos, diretos e indiretos) associados com o Projeto, bem como o risco de acidentes, caso algum seja identificado. Os impactos cumulativos e os efeitos de eventos não planeados estão descritos nos Capítulos 12 e 13.

Uma vez que os impactos tenham sido avaliados, cada seção da avaliação dos impactos apresenta um resumo dos impactos residuais com uma classificação de significância e medidas de mitigação relevantes para evitar ou, quando isso não for possível, minimizar, mitigar ou compensar os impactos adversos (de acordo com a hierarquia de mitigação). As medidas de mitigação apresentadas no relatório da AIAS constituirão a base para a elaboração do Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) para o Projeto.

### 1.4.5 Estabelecimento e implementação de um SGAS

As medidas de mitigação, compensação e monitoria passarão a fazer parte do PGAS do Projeto, um componente do SGAS geral do Projeto a ser estabelecido para garantir que os impactos e riscos AS do Projeto sejam devidamente geridos ao longo do ciclo de vida útil do Projeto. A Gestão e Monitoria Ambiental e Social (Capítulo 14) irá descrever em linhas gerais a estratégia do Empreiteiro para estabelecer e implementar o SGAS e fornecerá uma breve descrição dos componentes do SGAS de acordo com os requisitos do PS1 da IFC. Um documento Quadro externo sobre o Sistema de Gestão Ambiental e Social fornecerá mais detalhes sobre o SGAS e a sua estrutura.

## 1.5 ESTRUTURA DO RELATÓRIO DA AIAS

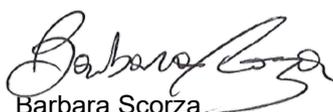
O presente relatório da AIAS está organizado nas seguintes secções:

- Introdução (Capítulo 1);
- Descrição do Projeto (Capítulo 2);

- Análises das Alternativas (Capítulo 3);
- Requisitos Legais (Capítulo 4);
- Condições da Situação de Referência – Ambiente Físico (Capítulo 5);
- Condições da Situação de Referência – Recursos Biológicos e Ecológicos (Capítulo 6);
- Condições da Situação de Referência – Ambiente Socioeconómico (Capítulo 7);
- Metodologia de Avaliação do Impacto (Capítulo 8);
- Avaliação e Mitigação dos Impactos – Componentes Físicos (Capítulo 9);
- Avaliação e Mitigação dos Impactos – Componentes Biológicos (Capítulo 10);
- Avaliação e Mitigação dos Impactos – Componentes Sociais (Capítulo 11);
- Avaliação dos Impactos Cumulativos (Capítulo 12);
- Eventos Não Planeados (Capítulo 13); e
- Gestão e Monitoria Ambiental e Social (Capítulo 14).

## Página de Assinatura

**WSP ITALIA srl**



Barbara Scorza  
*Gestora do Projeto*



Giovanni De Franchi  
*Diretor do Projeto*

**wsp**

**wsp.com**