

The logo for 'nemus' is displayed in a bold, black, lowercase sans-serif font. It is positioned to the left of a large, stylized graphic consisting of numerous thin, concentric white circles that create a ripple effect, centered on a white dot. The background of the entire page is a vibrant yellow, featuring a pattern of small white dots that fade out towards the top and right edges.

FUNAE – Fundo de Energia, FP

**Estudo Ambiental Simplificado do Posto
de Abastecimento de Combustível de
Mavonde na Província de
Manica – Lote II**

Relatório Não Técnico

Junho de 2023

EAS_t22066/01

FUNAE – Fundo de Energia, FP

**Estudo Ambiental Simplificado do Posto
de Abastecimento de Combustível de
Mavonde na Província de
Manica – Lote II**

Relatório Não Técnico

Junho de 2023

EAS_t22066/01

POSTO DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL DE MAVONDE (MANICA) NA PROVÍNCIA DE MANICA – LOTE II

Estudo Ambiental Simplificado

Relatório Não Técnico

Índice

1.	Introdução	3
1.1.	Contexto do projecto	3
1.2.	Âmbito	3
1.3.	Estudo Ambiental Simplificado	4
1.4.	Plano de Gestão Ambiental e Social	4
2.	Descrição do projecto e das alternativas consideradas	5
2.1.	Localização do projecto	5
2.2.	Caracterização geral	6
2.3.	Alternativas	7
3.	Sumário da caracterização biofísica e socioeconómica	9
4.	Identificação e Avaliação de Impactos Ambientais e Sociais	13
5.	Medidas de Mitigação e Compensação	17
6.	Conclusões	19

LISTA DE QUADROS

Tabela 1 - Sumário da caracterização biofísica e socioeconómica da área de influência do projeto	9
Tabela 2 - Critérios da significância do impacto.	14

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização geográfica do projecto	5
Figura 2 – Vista para Posto de Abastecimento de Combustíveis instalado pela FUNAE e com características similares às do presente projecto	6

1. Introdução

1.1. Contexto do projecto

O Governo de Moçambique, através do Plano de Acção para a Redução da Pobreza Absoluta (PARPA), especifica uma abordagem sectorial alargada de desenvolvimento económico e social no sentido de alívio à pobreza no país.

Por sua vez, o FUNAE - Fundo de Energia, FP., na implementação do Programa Estratégico de Incentivo Geográfico para o Desenvolvimento socioeconómico incrementando o acesso aos combustíveis, por parte da população rural, desenvolveu projectos de **Construção de Postos de Combustíveis** nas zonas rurais do país.

O projecto a desenvolver consiste na construção de um Posto de Abastecimento de Combustível (PAC) como forma de expandir o acesso à população ao combustível líquido na **localidade de Mavonde-Sede**.

1.2. Âmbito

O presente relatório constitui o Resumo Não Técnico (RNT) do Estudo Ambiental Simplificado (EAS) do Posto de Abastecimento de Combustível de Mavonde (Manica) na Província de Manica – Lote II. Este processo de avaliação de impactos foi desenvolvido de modo assegurar que as questões ambientais e sociais são consideradas e geridas durante o ciclo de vida do Projecto.

O Resumo Não Técnico visa resumir os aspectos mais importantes do EAS, constituindo parte integrante do mesmo. O RNT apoia o processo de envolvimento das partes interessadas por ser desenvolvido e escrito de forma sucinta e clara.

1.3. Estudo Ambiental Simplificado

O Estudo Ambiental Simplificado (EAS) é um documento elaborado no âmbito do processo de avaliação de impacto ambiental e social.

O EAS tem como objectivo analisar a potencial interferência do projecto no ambiente biofísico e socioeconómico, tanto no seu local de implementação, como na sua área de influência envolvente. Este estudo visa propor medidas de mitigação dos potenciais impactes negativos, que permitam a implementação do projecto de forma sustentável nas fases de construção, operação, e medidas de maximização dos potenciais impactes positivos.

1.4. Plano de Gestão Ambiental e Social

Como parte integrante do relatório do EAS inclui-se o Plano de Gestão Ambiental (PGA), consistindo num conjunto de medidas de mitigação a serem executadas durante a implementação e funcionamento do Projecto. Estas acções de gestão destinam-se a eliminar, mitigar ou compensar os impactos ambientais e sociais adversos, bem como potenciar os benefícios ambientais e sociais.

O plano inclui:

- Identificação dos intervenientes e responsabilidades do PGA;
- Mecanismos de sensibilização e informação;
- Formas de comunicação;
- Formas de documentação do PGA e controlo de documentos;
- Mecanismos de prevenção e capacidade de resposta a emergências;
- Medidas procedimentos e medidas para a gestão e controlo ambiental do projecto;
- Plano de gestão de materiais e resíduos.

De modo geral, este plano orienta as decisões da gestão, o empreiteiro deve seguir as acções enunciadas durante a construção e operação do projecto. O PGAS para além de identificar os objectivos, as acções e a sua calendarização, também identifica a afectação orçamental para assegurar um bom equilíbrio entre os custos e benefícios ambientais e sociais associados ao Projecto.

2. Descrição do projecto e das alternativas consideradas

2.1. Localização do projecto

O projecto será implementado na localidade de Mavonde-sede, posto administrativo de Mavonde, distrito de Manica, província de Manica, na zona Centro do País (Figura 1).

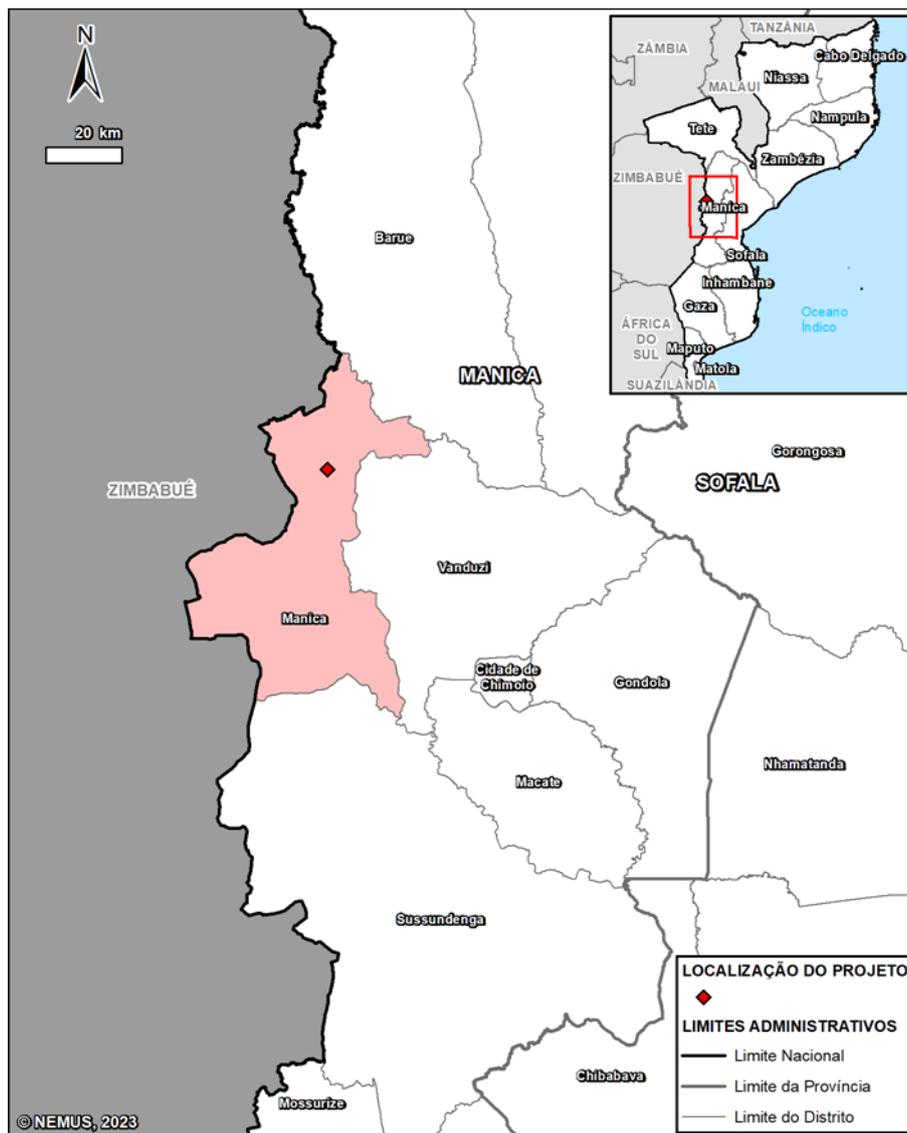


Figura 1 – Localização geográfica do projecto

2.2. Caracterização geral

O posto de abastecimento de combustível conta com os seguintes edifícios e espaços:

- **Edifício principal**, numa área de 30,25 m², constituído por uma loja de conveniências, um gabinete da gerência e duas Instalações sanitárias, sendo uma para clientes e outra para os trabalhadores do posto de abastecimento;
- **Casa de Baterias**, a qual abrigará as baterias acumuladoras, com uma área de 8,41 m²;
- **Área Pavimentada (Pavê)** distribuída numa área de cerca de 2 782,05 m². Esta zona compreende a zona de circulação de viaturas de pequeno, meio e grande porte para o abastecimento de combustíveis líquidos e descarga dos mesmos junto às bocas dos depósitos;
- **Área Verde** com uma área de 198,00 m².

O PAC terá uma vedação nos alçados laterais e posteriores com acesso único pelo alçado frontal.



Fonte: <https://funae.co.mz/areas-de-atuacao/> (Abril, 2023)

Figura 2 – Vista para Posto de Abastecimento de Combustíveis instalado pela FUNAE e com características similares às do presente projecto

Para além dos componentes citados acima, o posto de abastecimento de combustível terá as seguintes instalações:

- Um (1) tanque subterrâneo de 10 m³ para o armazenamento de gasóleo;
- Um (1) tanque subterrâneo de 10 m³ para o armazenamento de petróleo de iluminação;
- Um (1) tanque subterrâneo de 10 m³ para o armazenamento de gasolina sem chumbo;
- Infra-estruturas eléctricas, as quais compreendem a parte mecânica e eléctrica, nomeadamente quadros eléctricos, instalações de iluminação, iluminação normal, iluminação de emergência/ sinalizações de saída, iluminação exterior e publicidade, instalação de força motriz e tomadas, sistema de protecção de pessoas, abastecimento de energia eléctrica e terras de protecção);
- Alpendre Principal 7,0 x 8,0 m (bomba dupla de abastecimento de gasóleo e gasolina);
- Alpendre Menor 2,5 x 2,5 m (bomba simples de abastecimento de petróleo de iluminação).
- Estrutura metálica vertical de suporte de depósito de 5 000 litros de água;
- Vedação com uma altura total de 1,50 m.

Para garantir a segurança dentro do PAC será colocada sinalização vertical e horizontal para o controlo da circulação de viaturas, nas entradas e saídas, permitindo maior conforto dos utentes e trabalhadores.

Adicionalmente, poderão ser efectuados trabalhos de correcção da erosão (instalação de drenos, valetas e caixas de inspecção), no terreno circundante ao PAC, bem como no interior do mesmo, dependendo da avaliação a ser feita durante a construção da obra.

2.3. Alternativas

O projecto não inclui alternativas de implantação ou localização. No entanto, em termos metodológicos impõe-se considerar como alternativa a ausência de intervenção (alternativa zero), correspondendo à evolução da situação de referência sem implementação do projecto.

Esta página foi deixada propositadamente em branco.

3. Sumário da caracterização biofísica e socioeconómica

Este capítulo apresenta um resumo da caracterização biofísica (ambiental) e socioeconómica da área de influência do projecto, realizada no EAS (Tabela 1). A caracterização estabelece a situação ambiental de referência em cada um dos descritores considerados mais relevantes para o projecto e, portanto, suporta a fase de avaliação de impacto.

Tabela 1 - Sumário da caracterização biofísica e socioeconómica da área de influência do projecto

Descritor	Sumário da caracterização
Clima e Meteorologia	<p>A área de influência do projecto tem um clima temperado húmido, com duas estações bem definidas, estação chuvosa (Maio a Outubro) e estação seca (Novembro a Abril). A temperatura média anual é de 21,2°C e a precipitação média anual ronda os 1 000 mm.</p> <p>Moçambique é considerado um país vulnerável aos eventos climáticos devido a sua localização, a jusante de nove rios internacionais e por possuir uma extensa zona costeira. A província de Manica tem sido alvo de várias tempestades tropicais nos últimos anos, tais como cheias, ciclones e secas.</p>
Geologia, geomorfologia	<p>Em termos geológicos, a área do projecto engloba algumas das formações rochosas mais antigas do país. O Grupo de Manica é composto por duas formações de idade arcaica: a Formação de Vengo, constituída por rochas básicas e ultrabásicas metamorizadas, e a Formação de Macequece, constituída principalmente por rochas metassedimentares. Estas formações são envolvidas por granitóides.</p> <p>Quanto à geomorfologia, destaca-se a presença de relevos granitóides, relevos estruturais altos e compartimentados, e relevos de natureza quartzítica e xisto-grauvácica.</p>
Solos	<p>Na área de implementação do projecto existe a ocorrência de solos argilosos com boa permeabilidade e bem drenados, de baixa fertilidade e de baixa susceptibilidade à erosão.</p>
Qualidade do ambiente	<p>A área do projecto abrange principalmente áreas rurais com ocupação florestal/natural, onde subsiste alguma actividade agrícola. As zonas de carácter urbano não revelam densidades muito elevadas. Na envolvente à área de intervenção directa não existem fontes fixas de poluição atmosférica dignas de relevo, inclusive de poluição industrial.</p>

Descritor	Sumário da caracterização
	<p>No entanto, nas áreas urbanas, a qualidade do ar pode ser afectada pelo tráfego rodoviário em estradas não pavimentadas (emissão de poeiras), pela queima de combustíveis fósseis e pela queima de biomassa em actividades domésticas e incêndios.</p> <p>O ruído ambiente na área do projecto é, em termos gerais, caracterizado por fontes de ruído naturais, pelo tráfego rodoviário de baixa intensidade e pelas actividades das comunidades locais. Na envolvente directa da área de implementação não existem receptores sensíveis. A zona urbana mais próxima (Chale) fica a cerca de 200 m a sul do local.</p>
<p>Recursos hídricos superficiais</p>	<p>No que respeita aos recursos hídricos superficiais, Mavonde possui um sistema hidrográfico composto pelo rio Revué, como principal, e vários outros rios como o Nhamucarara, Mudza e Nhandiro.</p> <p>O rio Revué possui múltiplas utilizações por parte da população local, a qual inclui o <u>garimpo artesanal</u> (actividade económica de mineração de cunho artesanal). Todas estas actividades, mas principalmente as actividades de mineração, constituem pressões ambientais, a qual conduziram à redução da qualidade da água do rio.</p>
<p>Ecologia</p>	<p>De acordo com os tipos eco-florísticos do mapa da Flora Zambesiaca, o Posto Administrativo de Mavonde enquadra-se numa zona ecológica caracterizada pela ocorrência da floresta de miombo húmido, com a vegetação sempre verde, incluindo as florestas de montanha.</p> <p>Relativamente as espécies de flora de interesse conservacionista, na área de implantação do projecto, observa-se a ocorrência da Umbila (<i>Pterocarpus angolensis</i>), uma <u>espécie quase ameaçada</u> de acordo com a lista vermelha do IUCN.</p> <p>As espécies faunísticas do posto administrativo de Mavonde são constituídas por aves, répteis, roedores e alguns mamíferos, as quais incluem algumas espécies domésticas. Nesta região observa-se a predominância da fauna aquática que se caracteriza por cardumes de água doce. Na área da implantação do projecto não foi observada a presença expressiva de fauna, provavelmente pelo facto de ser uma área de influência humana, tendo sido avistado apenas alguns insectos.</p>
<p>Socio-economia</p>	<p>Em 2017, a população residente do distrito de Manica era cerca de 215 mil habitantes, na qual no posto administrativo de Mavonde residiam aproximadamente 25,5 mil habitantes. De um modo geral, a população do distrito de Manica é predominantemente de matriz rural e bastante pobre.</p>

Descritor	Sumário da caracterização
	<p>As habitações na envolvente da área do projecto são na sua maioria do tipo palhota. O uso de materiais convencionais como o cimento, chapas de zinco não é muito comum no posto Administrativo de Mavonde.</p> <p>No <u>distrito de Manica</u> o abastecimento de água a cerca de 44,2% dos agregados familiares é feito através de poços sem bombas. Ainda assim, o uso de poço ou furos protegidos pode ser considerado uma importante fonte de água nesse distrito, sendo usada por cerca de 25,8% dos agregados, seguido dos rios ou lagos, com 17%. A água representa cerca o abastecimento de 7,4% dos agregados.</p> <p>Em Mavonde, a população é maioritariamente abastecida por fontes de água tradicionais ou rudimentares como poços, represas e rios. Embora algumas residências possuam instalações de água canalizada, o sistema de abastecimento não está em funcionamento na maioria destas. Mavonde, possui cerca de 53 fontes de água.</p> <p>No que diz respeito ao saneamento, observa-se que no <u>distrito de Manica</u> cerca de 40% da população não possui uma latrina. A maioria dos agregados familiares em <u>Mavonde</u> não possuem nenhum tipo de latrina, o que eleva a prática do feccalismo a céu aberto.</p> <p>A gestão de resíduos sólidos em Mavonde é realizada de forma individual pelas famílias, enterrando ou queimando nos quintais das suas habitações.</p> <p>Nas zonas rurais de Moçambique o acesso a fontes de energia constitui um dos principais problemas da população. No distrito de Manica apenas 9,7% da população tem acesso a energia eléctrica. Em Mavonde, as principais fontes de iluminação são os candeeiros a petróleo de fabrico local e a energia eléctrica é garantida por painéis solares</p> <p>Relativamente à educação, o posto administrativo de Mavonde detém sete (7) escolas, das quais cinco (5) escolas do ensino primário do primeiro ciclo, uma (1) primária do segundo ciclo e uma (1) secundária do primeiro ciclo. A taxa de analfabetismo em Mavonde é muito elevada, cerca de 70,7% da população. Mavonde conta com uma (1) escola de ensino primário completo e ensino secundário que lecciona da 7ª classe a 10ª classe.</p> <p>Em Manica têm-se verificado grandes melhorias no sector de saúde, as quais resultam do acréscimo no acesso da população aos serviços do Sistema Nacional de Saúde. Entretanto, os números de infra-estruturas de saúde nos distritos ainda não são suficientes para suprir as necessidades da população.</p> <p>Em Mavonde, a rede de serviços de saúde é muito precária, dispondo apenas de dois (2) postos de saúde, com quatro (4) enfermeiros e quatro</p>

Descritor	Sumário da caracterização
	<p>(4) agentes de serviço. As doenças de maior frequência no posto de saúde de Mavonde-sede são a malária, pneumonia, lavamuja e a conjuntivite.</p> <p>Manica é considerada uma das províncias de Moçambique com maior índice de infecções pelo HIV. Em 2022 a taxa de prevalência de HIV/SIDA entre adultos com idade igual ou superior a 15 anos foi de 7,9%.</p> <p>No que diz respeito à rede de transporte e estradas, o distrito de Manica conta com uma rede de estradas de cerca de 385 km de extensão (duas estradas nacionais e oito estradas regionais). O distrito também é atravessado pela linha ferroviária que faz a ligação Beira-Machipanda.</p> <p><u>Mavonde</u> conta com estradas terciárias de terra batida, com problemas de transitabilidade. Estas servem de ligação entre os postos administrativos de Mavonde, Messica, Honde e Manica-sede.</p> <p>No distrito de Manica a agricultura é a principal actividade económica. Em Mavonde, a agricultura consiste na consociação de culturas baseada em variedades locais, com recurso a tração animal, sendo comum o plantio de culturas tolerantes à seca tais como tubérculos, feijão, banana e milho.</p> <p>O comércio corresponde à segunda maior fonte de rendimento no distrito de Manica. Em Mavonde, a comercialização de produtos não agrícolas tais como, lenha, caniço e carvão constitui uma importante fonte de renda familiar. Para além desses produtos a população comercializa vestuário e combustíveis líquidos, como o petróleo e gasolina.</p> <p>A piscicultura e a mineração também constituem actividades económicas importantes em Mavonde.</p>
<p>Padrão de uso e posse da terra</p>	<p>No distrito de Manica as áreas de ocupação humana são uma pequena parcela da área dos distritos, sendo alternados com áreas agrícolas e florestais. A maior densidade populacional dos distritos observa-se nas áreas próximas aos rios. Em Mavonde as áreas habitacionais são de pequena dimensão, com formato irregular e sem demarcações evidentes.</p> <p>A maioria dos ocupantes e usuários da terra não possui Direito de Uso e Aproveitamento da Terra (DUAT). A maioria das parcelas de terra são de pertença familiar, e algumas encontram-se em regime de arrendamento ou de concessão do estado a particulares e empresas privadas.</p>
<p>Património Cultural</p>	<p>O distrito de Manica tem como património cultural as pinturas rupestres na cadeia montanhosa da serra Vumba. Na proximidade da área do projecto existe apenas um ponto de património cultural, trata-se do cemitério local de Mavonde-sede.</p>

4. Identificação e Avaliação de Impactos Ambientais e Sociais

Esta é uma das fases mais críticas do EAS, através da qual os principais efeitos advindos do projecto são identificados e avaliados. O **principal objectivo é identificar e avaliar os impactos ambientais e sociais** associados ao Projecto no local de implementação e nas suas imediações.

Por impacto entende-se qualquer alteração resultante da implementação do projecto, que se verifique na área de implementação e sua envolvente, ao nível das componentes ambientais e socioeconómicas em análise, face à caracterização de referência.

Este processo inclui a verificação de impactos directos e indirectos, a curto e a longo prazo e os impactos cumulativos, concentrando-se tanto nos impactos positivos como nos negativos nas componentes biofísicas, químicas, sociais, económicas e culturais associados à construção e operação do Projecto.

A **identificação dos impactos** é baseada nos pressupostos da situação de referência, susceptíveis de sofrer alterações significativas por conta da implementação do projecto nas suas diferentes etapas (construção e operação).

Os impactos identificados do projecto são avaliados utilizando certos **critérios**, resultando na **previsão da sua importância**: a natureza de um impacto é entendida como sendo positivo (valorização do ambiente), negativo (desvalorização) ou nulo (nenhum efeito); a significância de um impacto traduz o significado ecológico, ambiental ou social (variando de nula a alta significância) este é o critério descritivo mais importante.

O **critério de significância é influenciado** pelos outros critérios de avaliação, particularmente a abrangência regional, a duração, a probabilidade e a magnitude do impacto. A Tabela 2 apresenta os critérios de significância, para a avaliação do impacto.

Tabela 2 - Critérios da significância do impacto.

Critérios de significância	
Nula ou negligenciável significância	Um impacto de <i>significância nula ou negligenciável</i> é aquele em que um recurso ou receptor não será afectado de forma alguma por uma determinada actividade, ou em que o efeito previsto é considerado imperceptível ou indistinguível dos níveis de fundo naturais.
Baixa significância	Um impacto de <i>baixa significância</i> é quando o impacto produz efeitos não substanciais e provavelmente com mudanças reais muito reduzidas e/ou não importantes no meio ambiente.
Média Significância	Um impacto de <i>média significância</i> é quando o quando o impacto tem efeitos geralmente de médio prazo sobre o ambiente afectado, uma vez que resulta em mudanças geralmente importantes e reais, mas não substanciais e os efeitos são facilmente mitigáveis ou potenciáveis.
Alta significância	Um impacto de <i>alta significância</i> quando o impacto é bastante sério porque resulta em efeitos de longo prazo, produzindo mudanças importantes sobre o ambiente social e/ou natural sendo de difícil contenção, qualquer que seja o grau de mitigação.

No total foram identificados no EAS 29 impactes ambientais e sociais (positivos e negativos), dos quais 18 na fase de construção e 11 na fase de operação. Destes 27 impactes, cinco (5) são positivos, três (3) na fase de construção e dois (2) na fase de operação. É de evidenciar que todos os impactos positivos advêm da socioeconomia.

A existência de um maior número de impactes negativos, face aos positivos, na **fase de construção** deve-se às actividades de construção necessárias, nomeadamente: limpeza de terrenos; alterações e restrições no uso do solo; escavações; operação de maquinaria pesada; tráfego de camiões, entre outros. A fase de construção terá o potencial de causar os seguintes impactes negativos temporários:

- **Clima e alterações climáticas:** emissão de GEE; perda de capacidade das áreas verdes de capturar e armazenar carbono;
- **Solo:** alteração da fisiografia; ocupação e compactação; erosão; risco de contaminação;
- **Qualidade do ar:** degradação da qualidade (emissão de material particulado e de gases de combustão);
- **Ruído:** aumento dos níveis de emissão sonora;
- **Ecologia:** pressão sobre os recursos naturais;
- **Recursos hídricos superficiais:** degradação da qualidade da água;

- **Socioeconomia:** criação de expectativas quanto a disponibilidade de postos de trabalho; aumento de risco de acidentes de trânsito e atropelamentos; aumento da pressão sobre o sistema de saúde local; risco de acidentes ocupacionais.

Em contrapartida, a fase de construção, durante a sua execução, tem o potencial de criar postos de trabalho, melhorar as condições de vida da população local e será uma oportunidade de impulsionar a economia local, através da criação de oportunidades para os pequenos negócios da comunidade local (aumento da necessidade de bens e serviços). São estes impactes positivos de carácter temporário.

A **fase de operação** terá também o potencial de causar impactos negativos, sendo estes mais direccionados para acções de poluição e para o aumento do risco em diversos âmbitos. Os potenciais impactes negativos da fase de operação são:

- **Solo:** impermeabilização; risco de contaminação;
- **Qualidade do ar:** degradação da qualidade (emissões de poluentes atmosféricos de gases e fumos de escape);
- **Ruído:** aumento dos níveis de emissão sonora;
- **Ecologia:** fragmentação de habitats e perturbação da fauna
- **Recursos hídricos superficiais:** degradação da qualidade da água na sequência de um acidente;
- **Socioeconomia:** aumento do risco de acidentes de trânsito e atropelamento; risco de acidentes ocupacionais; possibilidade de ocorrência de incêndios.

Igualmente, a fase de operação deste projecto trará impactes positivos, no entanto, para este caso, de carácter permanente, nomeadamente na criação de postos de trabalho e no impulsionamento do desenvolvimento económico local.

A **implementação de medidas de mitigação** para os impactes negativos identificados é possível em todos os casos, permitindo diminuir a sua significância. Assim, com a aplicação de medidas de gestão adequadas, os impactos negativos identificados terão uma significância que variará entre nula a baixa. Para além destas acções, podem ser implementadas **medidas de maximização** aos impactes positivos identificados. Potenciado assim a sua significância comparativamente à não implementação de medidas de gestão. Deste modo os impactes positivos do projecto em avaliação variarão entre baixa a média significância.

Esta página foi deixada propositadamente em branco.

5. Medidas de Mitigação e Compensação

Na sequência da avaliação de impacto, identificaram-se medidas de mitigação ambiental que devem ser adoptadas nas fases de construção e operação, a fim de minimizar ou compensar os impactos ambientais negativos, e medidas de maximização por forma a potenciar os impactos ambientais positivos do projecto.

De entre o conjunto de medidas propostas no EAS, as medidas apresentadas são uma **selecção daquelas consideradas mais relevantes para salvaguardar os interesses da comunidade e do ambiente biofísico:**

- Implementação de um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações;
- Implementação do Plano de Gestão Ambiental (PGA);
- Deve ser desenvolvido e implementado um Plano de Saúde e Segurança (PSS), adaptado às actividades previstas para a fase de construção e operação. Neste deverá ser incluído o uso obrigatório de equipamento de protecção individual (EPI) pelos trabalhadores;
- Deve ser desenvolvido um Plano de Emergência Ambiental (PEA) que enquadre as possíveis ocorrências acidentais de exposição ambiental durante as actividades de construção e operação;
- Realização de acções de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores relativamente às acções susceptíveis de causar impactos ambientais e às medidas de minimização a implementar;
- Proporcionar aos trabalhadores equipamento adequado para as actividades que realizam, em conformidade com a regulamentação de segurança aplicável.
- Restringir os trabalhos de execução da obra ao período diurno (7h-22h), salvaguardando a exposição das populações e trabalhadores e da fauna local a emissões de ruído e a iluminação incomodativas;
- O correcto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras deve ser assegurado, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na actividade das populações;
- A presença em obra deve ser limitada unicamente a equipamentos, máquinas e veículos afectos à obra certificados, que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção e a que sejam aplicadas todas as manutenções e revisões periódicas aplicáveis;

- Os produtos perigosos e os produtos tóxicos devem ser depositados e armazenados adequadamente, havendo uma preocupação constante em verificar a ocorrência de fugas;
- Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo deve intervir-se de imediato para conter a fonte do derrame;
- Deve ser definido e implementado um Plano de Gestão de Resíduos e Efluentes de Obra considerando todos os resíduos susceptíveis de serem produzidos na obra;
- O proponente deve estabelecer uma comissão de recrutamento, que envolva os representantes das localidades afectadas pelo projecto para que o recrutamento seja conduzido de forma justa e clara, maximizando assim as oportunidades de emprego;
- O proponente deve sempre priorizar a contratação da mão-de-obra local qualificada ou não, com o auxílio das estruturas de governação local;
- Os trabalhadores devem ser submetidos a exames médicos periódicos, principalmente preventivos;
- O proponente deve desenvolver e implementar uma política de HIV/SIDA para os trabalhadores, empreiteiros e fornecedores, que seja clara. A mesma deve incluir as relações entre os trabalhadores imigrantes e as comunidades locais;
- Todos os funcionários devem estar adequadamente treinados para casos de emergência;
- Deve-se fazer a manutenção e monitoramento preventivos dos tanques de armazenamento e bombas de distribuição.

6. Conclusões

A avaliação conduzida afere que a implementação do Posto de Abastecimento de Combustível de Mavonde (Manica) na Província de Manica (Lote II) terá um **balanço global positivo**.

Os **impactos positivos, de significância média**, concretizam-se sobretudo na fase de operação do posto de abastecimento de combustível, contribuindo para a melhoria das condições de vida da população e o desenvolvimento económico local.

Os **impactos negativos, na sua maioria, de significância baixa** estão associados à fase de construção do posto de abastecimento de combustível e são passíveis de serem minimizados com a aplicação das medidas de mitigação propostas.

Esta página foi deixada propositadamente em branco.