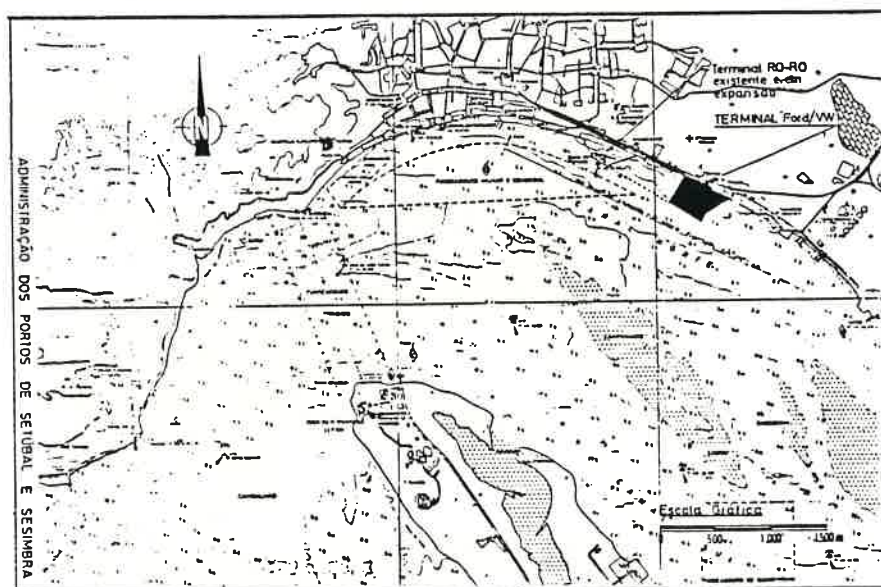


PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO TERMINAL FORD/VW NO PORTO DE SETÚBAL



DIRECÇÃO-GERAL DOS RECURSOS NATURAIS
DIRECÇÃO-GERAL DA QUALIDADE DO AMBIENTE
SERVIÇO NACIONAL DE PARQUES RESERVAS E CONSERVAÇÃO
DA NATUREZA
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO
TEJO

LISBOA, JANEIRO 1992

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. ENQUADRAMENTO E OBJECTIVOS DO EIA

3. APRECIACÃO GERAL

4. APRECIACÃO ESPECÍFICA

4.1. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

4.2. HIDRODINÂMICA

4.3. FAUNA E FLORA

4.4. PAISAGEM

4.5. QUALIDADE DO AMBIENTE

4.5.1. ÁGUA

4.5.2. RUÍDO

4.5.3. AR

4.6. ASPECTOS SÓCIO-ECONÓMICOS

4.7. PATRIMÓNIO NATURAL

4.8. PATRIMÓNIO EDIFICADO

4.9. INFRAESTRUTURAS

4.10. RISCOS

5. CONSULTA PÚBLICA

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

ANEXOS

1- Nomeação da C.A. e entrega do EIA

2- Termos de referência - Estudo de Incidências Ambientais das dragagens

3- Actas das reuniões da C.A.

4- Reunião com a OID/PS

5- Visita ao local do empreendimento

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO TERMINAL FORD/VW NO PORTO DE SETÚBAL

1. INTRODUÇÃO

Na sequência do envio pela Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS) do Estudo Preliminar de Impacte Ambiental (EPIA) do terminal Roll-On/Roll-Off no Porto de Setúbal, Sua Ex^a Senhor Ministro do Ambiente e Recursos Naturais, nomeou em 91/09/19 uma Comissão de Acompanhamento com a mesma constituição da Comissão nomeada para o EPIA da Remodelação da Estacada nº 3 (Anexo 1).

Assim a Comissão manteve a seguinte constituição:

DGRN (Entidade Coordenadora)

- Dr. Raul Caixinhas
- Eng^a Maria Helena Alves

CCRLVT

- Arq^a Fernanda Vara
- Eng^o Fernando Nicola

SNPRCN

- Dr. Carlos Ângelo

DGQA

- Dr^a Vitória Bruno da Costa
- Eng^a Lúcia Desterro

Participaram igualmente nos trabalhos desta Comissão, por parte do SNPRCN o Dr. Pedro Bettencourt e o Dr. Carlos Albuquerque e, a Dr^a. Beatriz Chito por parte do INAMB. Foram pedidos pareceres técnicos ao sector do Ar e Ruído da DGQA.

A C.A. realizou uma visita ao local, mantendo contactos com a APSS e os projectistas que elaboraram o EPIA.

Por solicitação da C.A. foi feita uma reunião com a Dr^a Aliete Costa (presidente) e outros técnicos da Operação Integrada de Desenvolvimento da Península de Setúbal (OID/PE), afim de se saber qual o enquadramento do projecto na programação de acções para a região.

Dada a urgência que a APSS desde logo manifestou em iniciar a construção do terminal, (a obra teria de estar concluída em meados de Fevereiro de 1994 por força do acordo do Estado Português com a Ford/VW), esta elaborou o projecto e o caderno de encargos para a abertura do Concurso Público Internacional em Janeiro de 1992.

Para este projecto foi realizado e concluído o respectivo EIA, sem que a C.A. do EPIA tivesse ainda terminado a sua avaliação. Nestas circunstâncias, o parecer sobre o EPIA teria pouca utilidade, na medida em que já não influenciaria, quer o Projecto, quer o respectivo EIA.

A entidade coordenadora depois de ter contactado a APSS, a OID/PE e, o Sr. Eng^o Jorge Rua, assessor de sua Ex^a Senhor Ministro do Ambiente e Recursos Naturais, propôs à Comissão que as considerações sobre o EPIA fossem integradas no parecer do EIA, por forma a evitar uma maior demora do processo de AIA do Projecto da Ford/VW.

A APSS em 91/12/12 entregou directamente à DGRN e DGQA dois exemplares do EIA. Mais tarde a APSS entregou no MARN, SNPRCN e CCRLVT os exemplares do EIA em falta. Em princípios de Janeiro de 1992 foi entregue na DGRN um exemplar do Projecto e do Caderno de Encargos.

Assim, este parecer, teve em conta os seguintes documentos:

- Estudo Preliminar de Impacte Ambiental (EPIA)
- Estudo de Impacte Ambiental (EIA)
- Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental
- Projecto e Caderno de Encargos

2. OBJECTIVOS E ENQUADRAMENTO DO EIA

O EIA em apreciação, refere-se à construção e exploração do terminal Roll-On/Roll-Off Ford/VW no Porto de Setúbal, elaborado para a APSS, pela empresa "Impacte-Ambiente e Desenvolvimento", associada da empresa "Consulmar", responsável pelo Projecto.

O estudo visa o cumprimento do disposto no nº 8, anexo I do Decreto Lei 186/90 de 6 de Junho e no Decreto Regulamentar 38/90 de 27 de Novembro, referente ao Processo de Avaliação do Impacte Ambiental.

Constitui, ainda, uma componente necessária à instrução do processo de candidatura à OID/PE da Península de Setúbal, para obtenção de financiamento para a execução da obra.

O EIA pretendeu fazer uma avaliação de impactes e riscos ambientais provocados pelo empreendimento, indicando as medidas a aplicar durante a construção e o funcionamento do terminal, com a finalidade de potenciar os efeitos positivos e minimizar e compensar os efeitos negativos.

Na elaboração do EIA deveriam ter sido tomados em conta os resultados e propostas do EPIA já realizado, o qual correspondeu a uma primeira fase do projecto.

Como já foi assinalado na introdução, a urgência em começar a obra no início de 1992, determinou que a execução do EPIA e do EIA fosse realizada num curto período de tempo, o qual é manifestamente insuficiente para um projecto de grandes dimensões e localizado em área estuarina, como é o caso .

Consequentemente, torna-se difícil a integração das principais medidas de minimização na elaboração e construção do Projecto.

Por outro lado, muitos dos impactes do empreendimento localizar-se-ão fora da área de jurisdição da APSS, o que dificultará a implementação das medidas mitigadoras previstas para a fase de construção.

3. APRECIACÃO GERAL

O EIA apresenta-se globalmente bem estruturado e ajustado ao tipo de projecto. Considera-se correcta a definição dos objectivos, o âmbito do estudo e metodologia enunciada. Esta é, contudo, pouco concretizada ao longo do estudo.

Quanto ao conteúdo do EIA, este mostra-se pouco desenvolvido em aspectos considerados essenciais: fase de construção, dragagens e circulação rodoviária na cidade de Setúbal (transporte de materiais para a obra).

No EIA são apresentadas alternativas de localização e dimensionamento, mas apenas as de execução da obra. Embora o EIA refira que as alternativas de localização e dimensionamento foram já apresentadas no anteprojecto, nenhum dos estudos apresentados analisa a integração dos aspectos ambientais na selecção dessas alternativas.

O enquadramento e justificação do terminal, face aos objectivos e projectos de desenvolvimento para a região (OID/PS-ELIPSE-PDM)* é insuficiente, salientando-se apenas o Plano de Arranjo da Zona Ribeirinha de Setúbal.

O estudo na definição do seu âmbito, considerou três áreas de análise:

- o concelho de Setúbal como unidade censitária, de referência física, estatística e sócio-económica;
- área de enquadramento constituída pela freguesia de S. Julião e Sta Maria, parte da freguesia de S. Sebastião, Anunciada e Sado e o troço do estuário adjacente, para a caracterização biofísica, qualidade do ambiente e sócio-economia;
- a área de incidência específica e de interferência directa do terminal, abrangendo o ecossistema estuarino e a área urbana (freguesia de S. Sebastião).

A descrição do projecto é satisfatória, embora apresente algumas lacunas.

Estas unidades de estudo nem sempre foram utilizadas, e não estão concordantes com a representação gráfica.

Na situação de referência salientam-se algumas deficiências em áreas importantes, como seja, a qualidade da água (características físico-químicas e bacteriológicas, teores de metais pesados em suspensão). Considera-se que deveriam ter sido apresentados dados actualizados para a caracterização de qualidade do ambiente (qualidade da água, sedimentos, níveis de ruído).

Na situação de referência a caracterização dos vários aspectos apresenta-se desproporcionada; correcta para o clima, mas insuficiente para a geomorfologia, geologia e hidrogeologia. Para estes capítulos deveria ter-se apresentado cartografia elucidativa.

A avaliação de impactes é sumária, geral e pouco precisa. Os impactes não são devidamente avaliados em termos de significância, magnitude, reversibilidade, dimensão espacial e temporal. O estudo limita-se a apresentar noções teóricas, que depois não aplica.

*OID/PS - Operação Integrada de Desenvolvimento da Península de Setúbal
ELIPSE - Estudo de Localização da Indústria na Península de Setúbal
PDM - Plano Director Municipal

O capítulo de riscos é abordado de forma genérica, não incluindo a informação necessária à prevenção de acidentes e elaboração de um plano de emergência interno.

As medidas de minimização são, no seu conjunto, muito vagas e de difícil viabilidade sobretudo para a fase de construção. Não são apresentadas medidas minimizadoras adequadas para impactes significativos, como sejam, os resultantes das dragagens no estuário, da extracção de inertes ou do transporte de materiais pelo centro da cidade de Setúbal.

Chama-se a atenção de que, só o volume de inertes extraídos (dragagens e/ou pedreiras) obrigaria, de acordo com a legislação em vigor, a Processos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

Para a fase de exploração, o estudo aponta medidas de minimização mais adequadas, embora remeta, em demasia, para estudos posteriores.

A matriz de impactes apresenta incorrecções na utilização dos conceitos de "duração" e "reversibilidade".

O resumo não técnico não apresenta as medidas de minimização dos impactes negativos.

4. APRECIACÃO ESPECÍFICA

4.1. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O terminal Ford/VW fica localizado na zona Portuária Industrial de expansão de Setúbal, a cerca de 1000 m para montante do terminal Roll-On/Roll-Off já existente, no extremo nascente do cais das Fontainhas.

O terminal Ford/VW é constituído por um cais de 369,25 de comprimento, com fundações à cota (-12 m) ZH e coroamento à cota (+5 m)ZH com dois postos de atracação e terrapleno com uma área de cerca de 150 000 m². Os postos de atracação destinam-se a 2 navios do tipo roll-on/roll-off e armazenamento a descoberto, de 5000 veículos.

Nos seus aspectos gerais, a descrição do projecto apresentada pelo EIA está correcta, no entanto levantam-se algumas questões: não está devidamente justificada a dimensão da plataforma e a sua configuração e não foram mencionadas as alterações do projecto verificadas entre a elaboração do EPIA e do EIA.

Por outro lado, deveria ter sido referido o período diurno e nocturno durante o qual se efectuará o transporte, por via férrea, até ao terminal, das viaturas produzidas na fábrica Ford/VW, localizada no Concelho de Palmela.

Entre o terminal Roll-on//Roll-off já existente e o terminal da Ford/VW prevê-se a construção de uma plataforma aderente à margem e de um dique submerso, com enrocamento T.O.T. à cota (-2 m)ZH que servirá para a retenção de inertes provenientes de futuras dragagens. O EIA não refere o tempo previsto para o enchimento do espaço entre a plataforma e o dique, o qual terá uma reduzida circulação de água e, poderá levantar problemas de qualidade da água.

A construção dos aterros exige um volume de inertes da ordem dos 1 740 000 m³, dos quais só 829 000 m³ serão provenientes de dragagens relacionadas com a obra. Não estão especificados os outros locais das dragagens necessárias, à excepção da bacia de rotação e manobra (777 200 m³).

O volume total dos materiais utilizados na construção dos vários enrocamentos, proveniente das pedreiras é de cerca de 184 000 m³, não é mencionada a sua origem, assim como o percurso a realizar para o seu transporte.

Os ensaios de penetração dinâmica deveriam ter sido referenciados e apresentados de forma quantitativa.

4.2. HIDRODINÂMICA

Segundo o estudo apresentado e as suas conclusões, não são de esperar alterações significativas no padrão geral do estuário. No entanto, as aproximações reais poderão ser localmente diferentes, como resultado da malha utilizada no modelo bidimensional e ainda pela não consideração das alterações topohidrográficas resultantes das dragagens de empréstimo.

O estudo apenas refere tendências erosão/sedimentação globais, embora o grau de magnitude determinado não seja de absoluta fiabilidade. Estas considerações aplicam-se também à dispersão de poluentes orgânicos e inorgânicos.

Os impactes são considerados irrelevantes pelo EIA, no entanto, salienta-se, que foram avaliados utilizando um modelo com um erro que poderá ser significativo em locais restritos, já que o passo espacial utilizado é demasiado largo.

4.3. FAUNA E FLORA

Este capítulo teve como base essencial a informação contida no EPIA da remodelação da Estacada nº 3. A caracterização geral é correcta faltando no entanto a pormenorização necessária à avaliação dos efeitos da obra, já que, segundo o próprio estudo as comunidades biosedimentares apresentam sintomas de perturbação essencialmente nos fundos do canal Norte do Estuário (ou seja na área de implantação do aterro).

Salientam-se as lacunas referentes aos seguintes aspectos:

- diversidade e povoamentos na área de influência da obra;
- definição do perímetro no qual a diversidade específica poderá decrescer;
- translação para o interior do estuário de zonas degradadas;
- efeitos particulares provocados pelos poluentes nas populações.

Em relação ao ecossistema estuarino por exemplo, seria necessário:

- Conhecimento das condições de base do ecossistema e do seu campo de variação natural, isto é apresentar a situação de referência correctamente caracterizada;
- Identificação do ponto de desvio das condições naturais, de modo a determinar e definir os primeiros sinais de perigo na deterioração do ecossistema;
- Descrição do campo de trajectórias prováveis e dos pontos onde as alterações podem ser paradas ou redimensionadas;

Para melhor compreensão considera-se que este capítulo deveria ter sido inserido depois da Qualidade do Ambiente.

É admitido que durante a fase de construção do terminal e das operações de dragagens associadas, ocorram impactes significativos, resultantes:

- da ressuspensão de sedimentos na coluna de água;
- da destruição de locais de postura bentónica de peixes e de fauna bènica, quer pelas dragagens, quer pela deposição de sedimentos;
- do aumento da turbidez e contaminação das águas, o que provoca a diminuição da fotossíntese, com consequências nas cadeias alimentares;
- da destruição e alteração de habitats, substrato, correntes, profundidades, os quais são negativos, directos e permanentes.

Durante a fase de exploração são de esperar situações de "stress" ambiental, que terão consequências na fauna e flora aquáticos e que levarão, inevitavelmente, ao desaparecimento de espécies.

4.5 PAISAGEM

Os elementos apresentados na situação de referência, permitem uma correcta percepção da envolvência, sobretudo a partir da documentação fotográfica.

A abordagem dos impactes na paisagem é muito pobre. Deveria ter sido apresentada uma sobreposição do futuro terminal em fotografia ou desenho, para uma correcta avaliação dos impactes visuais.

4.6 QUALIDADE DO AMBIENTE

4.6.1. ÁGUA

Os dados de qualidade da água e dos teores em metais pesados nos sedimentos datam de 1986, não permitindo uma avaliação correcta dos impactes, pelo que dever-se-ia ter procedido à actualização dessa informação.

Note-se que os valores médios observados na concentração de Zn, Hg e Pb nos sedimentos são superiores aos valores médios citados na bibliografia como limite aconselhável para sedimentos estuarinos, o mesmo sucedendo para teores de Fe, Ni, Zn, Pb, na água.

Os valores médios deveriam ter sido comparados com as normas comunitárias.

O EIA não analisa a ecotoxicidade provocada por poluentes orgânicos e inorgânicos, não analisa a ressuspensão de poluentes metálicos e organometálicos na coluna de água, resultantes dos processos construtivos da obra e das dragagens associadas.

As águas pluviais do terrapleno serão directamente drenadas para o estuário sem nenhum tratamento prévio.

4.6.2. RUÍDO

Não é mencionada a distância a que se encontram os edifícios de habitação mais próximos do local do empreendimento e qual o ruído ambiente a que presentemente estão sujeitos, diferenciando os principais tipos de fontes geradoras.

Não são devidamente avaliados os impactes a nível do ruído.

Embora, se considere de difícil quantificação os efeitos relativos ao ruído na fase de construção, torna-se sempre possível, por recursos a obras semelhantes, dar uma ideia da ordem de grandeza dos níveis sonoros propagados. Por outro lado, conviria igualmente referir se há zonas urbanizadas potencialmente afectadas.

No que se refere ao considerável aumento de tráfego de pesados nas estradas de acesso ao empreendimento, torna-se fundamental prever o acréscimo de ruído a que ficarão sujeitas as populações mais afectadas, para desta forma se poderem justificar e propor percursos alternativos.

Consideram-se muito vagas as considerações elaboradas no estudo em análise, o que torna necessário um maior aprofundamento destes aspectos.

Para a fase de construção o EIA propõe a instalação de barreiras acústicas, medida que se revela de difícil implementação. Por outro lado, não são mencionadas outras medidas de minimização, como sejam a delimitação de horários para as obras do empreendimento e percursos alternativos dos camiões de transporte.

Para a fase de exploração, o estudo não propõe medidas concretas de minimização de impactes negativos, o que se crê ser devido à falta de quantificação, ou no mínimo, à não localização dos mesmos.

4.6.3. AR

A caracterização da situação de referência é feita com recurso à apresentação de dados da estação de Setúbal (cidade) e da rede central da EDP, que são comparados com valores limite ou guia (a localização das diversas estações não é relacionada com o local de implantação do projecto).

Os dados apresentados não são objecto de uma apreciação qualitativa e não se avança qualquer consideração sobre a qualidade do ar no local onde será instalado o terminal nem sobre potenciais receptores; também não é apresentada qualquer referência a fontes de poluição existentes.

Deveriam ter especificado qual a legislação tomada como referência para análise dos valores de qualidade do ar apresentados.

Para os poluentes CO e NO₂ deveriam ter referido valores horários, uma vez que os padrões existentes se reportam a esse período

Não é feita qualquer menção a fontes de poluição existentes.

Não sendo conhecida a localização da pedreira fica comprometida a adequada avaliação de impactes na fase de construção, pois a exploração desta acarretará presumivelmente uma série de impactes relevantes.

O EIA afirma, baseado em factores de emissão não europeus e desactualizados (americanos, 1975), "*que a poluição do ar, na fase de construção, terá algum significado*" o que nos parece pouco correcto face a uma previsão de 220 viagens diárias de veículos pesados transportando materiais para a obra.

A avaliação de impactes é portanto pouco esclarecedora e claramente incompleta - quem, onde e quanto é afectado pela construção?

Não é apresentada qualquer estimativa de valores de concentração atmosférica, o que se considera fundamental.

Relativamente aos impactes na fase de exploração, não são apresentadas quaisquer estimativas. Concluem, no entanto, que os impactes não serão significativos, o que embora possa estar correcto, deveria ter sido fundamentado. Deveriam ter especificado qual o percurso ferroviário e qual a ocupação da área envolvente, potencialmente afectada.

São sugeridas algumas medidas de minimização de aplicação genérica.

Deveria ter sido indicada e analisada a viabilidade de percursos alternativos para o tráfego de pesados, durante a fase de construção e estimados valores de concentração atmosférica e potenciais receptores, a fim de determinar o percurso que menor afectação induza.

4.7. ASPECTOS SÓCIO-ECONÓMICOS

Estando o terminal directamente associado ao empreendimento industrial de grande dimensão da Ford/VW, seria todo o interesse a sua abordagem, neste estudo, sobretudo ao nível da avaliação de impactes.

A análise sócio-económicos é pouco profunda, não referindo elementos importantes para a caracterização da área, como o emprego, rendimento, mobilidade. A dependência económica que o terminal vai ter com uma única empresa exportadora deveria ter sido analisada e avaliada.

4.8. PATRIMÓNIO NATURAL

Na versão provisória do Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Sado (RNES). O empreendimento irá situar-se na zona exterior de influência da RNES a qual funciona como área de protecção de agressões externas.

4.9. PATRIMÓNIO EDIFICADO

A enumeração exaustiva do património edificado, não é pertinente na medida que a localização do empreendimento em área industrial não provocará impactes significativos neste domínio.

Teria no entanto todo o interesse mencionar e localizar o património junto às vias de comunicação, a serem utilizadas durante a fase de obra.

4.10. INFRAESTRUTURAS

É feita uma descrição pormenorizada das infraestruturas rodoviários, referindo os vários eixos de acesso à cidade, considera-se no entanto necessária a apresentação de planta elucidativa, na qual sejam ainda indicados os percursos prováveis do transporte de materiais para a obra, durante a fase de construção.

Visitado o local, constata-se que é possível na fase de construção o trânsito rodoviário fazer-se sem grande penetração na área urbana da cidade (acesso através de terrenos do PIS), devendo sempre evitar-se o atravessamento da zona urbana, nomeadamente a Av. Luisa Todi.

Por informação da Direcção Regional de Estradas de Setúbal, transmitida ao representante da CCRLVT na C.A. vai efectuar-se a construção de uma EN que ligará a IP1 o local. Trata-se de uma via para tráfego pesado.

Existem terminais de colectores unitários de esgotos para o rio Sado que verão a sua localização alterada com o terminal. Embora referidos no EIA, falta a caracterização (caudais, origem de águas residuais) e a sua localização cartografada.

Por outro lado e do mesmo modo falta a descrição do futuro interceptor e da ETAR de Cachofarra e respectivo emissário final, bem como a sua implantação e interacção com o cais.

Aceita-se como tratamento provisório a fossa septica até à entrada em funcionamento da rede de colectores que terminará na ETAR da Cachofarra, à qual os efluentes domésticos do Terminal deverão ser ligados. Contudo não se aceita a construção de poços absorventes, devendo as águas residuais da fossa serem retiradas por limpa-fossas.

4.11 RISCOS

Já se referiu anteriormente que este capítulo não apresentava as informações necessárias à prevenção de acidentes e elaboração de um plano interno.

Dado que o terminal da Ford/VW se integra no porto de Setúbal, a APSS deveria esclarecer sobre:

- a existência de Avaliação de Riscos para o Porto de Setúbal;
- a existência de um Plano de Emergência ao nível do Porto.
- caso exista, deverá ser referida a sua interligação com o Plano de Emergência Externo da responsabilidade do Serviço Municipal de Protecção Civil.

Deverá ser apresentado um estudo de identificação de riscos internos e externos ao Terminal, caso não exista a Avaliação de Riscos para o porto de Setúbal, afim de poderem ser estudadas as medidas preventivas adequadas.

No EIA (pág. 104) o quadro apresentado refere como origem do acidente a descrição do cenário acidente, não mencionando as possíveis causas do acidente.

Deveria ser apresentada informação relativamente à operação de abastecimento de combustível ao navio, à fonte de abastecimento, ao tipo de combustível, meios de transféga, etc. Em relação à ocorrência de derrames de combustível, deveriam ser referidas quais as medidas previstas quando estes se verificam, considerando as diversas situações.

Relativamente à ocorrência de incêndios, deveria ser referido se estão previstos sistemas fixos e equipamentos móveis de combate aos incêndios.

As medidas redutoras e compensatórias referidas no EIA, relativamente a este item, são muito genéricas.

Assim, considera-se indispensável a existência de um Plano de Emergência Interno no Terminal, que contemple devidamente os aspectos envolvidos.

5. CONSULTA PÚBLICA

Por se considerar que o EIA em análise não apresenta os elementos considerados indispensáveis para a Avaliação de Impacte Ambiental, a C.A. considerou que a Consulta Pública não deveria realizar-se sem que primeiro o EIA fosse completado.

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

De acordo com o EIA considera-se que se irão verificar impactes significativos resultantes:

- da extensão do Terminal
- do incremento do tráfego fluvial e terrestre
- das dragagens e processos construtivos no estuário

O EIA refere no entanto que a construção pretendida “não provocará graves problemas ambientais, desde que sejam adoptadas as medidas minimizadoras indicadas”. A C.A. por seu lado, não pode subscrever tal afirmação síntese, na medida em que considera manifestamente insuficientes a caracterização e avaliação dos impactes, bem como as medidas de minimização.

Da apreciação do EIA resultam as seguintes recomendações:

- Realização de um estudo de incidências ambientais das dragagens de empréstimo, apresentando os métodos de dragagens, locais, materiais, volumes, de acordo com os termos de referência do anexo (Anexo 2). O local (zona) de empréstimo deverá obrigatoriamente situar-se no canal norte e a jusante do terminal. A não realização de dragagens a montante do terminal é sustentada pela previsível alteração do padrão geral da circulação se as dragagens atingirem profundidades significativas, para além de ser uma zona do estuário com maiores concentrações de metais pesados.

- Realização de um estudo de incidências ambientais relativo à extracção e transporte dos inertes necessários à obra. Este estudo deverá conter uma identificação dos percursos possíveis a utilizar para o transporte de materiais na fase de obra. Estes percursos, devem ser caracterizados relativamente aos níveis do ruído e da qualidade do ar existentes, resultantes do incremento de tráfego previsto, com a correspondente identificação de potenciais receptores.

- Realização de um estudo de Análise de Riscos.

Recomenda-se ainda :

- O aproveitamento do modelo hidrodinâmico para a escolha dos locais de dragagem;
- A utilização de um tipo de dragagem que minimize os efeitos adversos no ambiente, evitando a dragagem mecânica;
- A modernização do ramal ferroviário entre a futura fábrica e o terminal, através da sua electrificação;
- A apresentação de percursos alternativos para o transporte de materiais para a obra, de modo a não passar pelo centro de Setúbal;

- As águas pluviais e de lavagem do pavimento e da plataforma, as quais arrastarão eventuais derrames de óleos, hidrocarbonetos e metais pesados (Pb, Cu, Cd, Zn), cargas poluentes depositadas no pavimento pelos respectivos veículos, deverão ser convenientemente drenadas, para uma bacia de retenção, onde serão sujeitas a tratamento através de flotação, tendo em vista a separação de óleos e gorduras;

- O efluente doméstico deverá ser, provisoriamente, retido em fossa séptica, sem poços absorventes, devendo a sua ligação à ETAR da Cachofarra ser efectuada logo que esta entre em funcionamento;

- A articulação da construção do terminal com a futura construção da ETAR e do emissário submarino.

Em conclusão, considera-se que o EIA em apreciação se encontra insuficiente, devendo ser apresentado os estudos complementares referidos, de modo a concluir-se a análise da C.A. e efectuar-se a Consulta Pública.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
DO TERMINAL FORD/VW NO PORTO DE SETÚBAL

Direcção-Geral dos Recursos Naturais

Nacl Dmylas
Maria Helena de Silva Cardoso Almeida

Direcção-Geral da Qualidade do Ambiente

Maria Vitória Bruno da Costa
Luísa Maria Pinto Desteno

Serviço Nacional de Parques Reservas e Conservação da Natureza

Carlos Emmanuel Domingos do Rosário Ângelo

Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo

Maria Fernanda de Sousa Cabral
[Signature]