

Parecer da Comissão de Avaliação relativo ao Estudo de Impacte Ambiental

Via de Cintura Portuária de Aveiro (3ª fase)

Projecto de Execução

1. Introdução

Deu entrada, a 10 de Dezembro de 2002, no Instituto do Ambiente, para ser sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), de acordo com o Decreto-Lei nº69/20, de 3 de Maio, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projecto de Execução da "Via de Cintura Portuária de Aveiro (3ª fase)", cujo proponente é a APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A.

A Comissão de Avaliação (CA) foi nomeada, ao abrigo do disposto no Artº 9º da referida legislação, sendo constituída por representantes das seguintes entidades: Instituto do Ambiente (IA) que preside, IA (Divisão de Participação do Público), Instituto Português de Arqueologia (IPA), Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território do Centro (DRAOT-C), Instituto da Água (INAG) e IA (Divisão de Ambiente Atmosférico).

Foi ainda solicitado parecer sobre o descritor ambiente sonoro à Engª Sílvia Doroana, do IA.

O prazo para a CA se pronunciar sobre a conformidade do EIA com o disposto no Art. 12º, o qual foi posteriormente regulamentado no Anexo II, da Portaria nº 330/2002, de 2 de Abril, termina a 9 de Janeiro de 2003.

A APA - Administração do Porto de Aveiro, conjuntamente com o EIA entregou um documento contendo comentários ao Estudo, referindo a sua discordância com a caracterização e a avaliação de impactes para o descritor fauna e flora, e com os programas de monitorização propostos. A apresentação de um EIA e, simultaneamente, de uma declaração de não concordância com o seu conteúdo não é um procedimento adequado, tanto mais que a avaliação e a Consulta Pública se devem desenvolver sobre o EIA e não sobre os comentários apresentados sobre o mesmo.

2. Análise global do EIA

A "Via de Cintura Portuária de Aveiro (3ª fase)" encontra-se em fase de Projecto de Execução. O Projecto em avaliação diz respeito apenas à 3ª fase da Via de Cintura Portuária, estando as restantes fases já em exploração, situação que limita a presente análise.

Verifica-se que para a área em estudo estão previstos outros projectos cuja avaliação de impactes cumulativos não é efectuada, sendo de destacar a intenção de construção de uma ferrovia adjacente ao Projecto agora em análise, e cuja entrada em funcionamento se prevê para a mesma data, pelo que se considera que seria adequado uma avaliação conjunta dos dois projectos.

Da apreciação do EIA constata-se que este não apresenta o grau de detalhe adequado à fase de Projecto de Execução, além de apresentar um desenvolvimento semelhante para todos os descritores, não reflectindo assim o facto do projecto pretender substituir/completar uma via já existente, e de se desenvolver em meio urbano.

Face ao facto de o Projecto se desenvolver em meio urbano prospectiva-se que os impactes negativos incidam com maior significância em determinados descritores, nomeadamente sócio-economia, ambiente sonoro e uso do solo, os quais não apresentam desenvolvimento adequado.

Saliente-se que a análise desenvolvida no EIA é, para a maioria dos descritores, muito generalista, não analisando os impactes ao nível local.

Verifica-se que as medidas de minimização não detêm o detalhe necessário à sua integração /cumprimento, não apresentando nomeadamente a justificação/objectivo, a calendarização, a localização e a entidade responsável pela sua aplicação, bem como a respectiva cartografia à escala de Projecto, quando tal se justifique. Por outro lado, são indicadas medidas relativas a procedimentos usuais a adoptar em qualquer obra, cuja referência não se justifica, dada a sua obrigatoriedade legal e pelo facto de, por vezes, não se reportarem a aspectos ambientais.

Realce-se ainda que as medidas são apresentadas como recomendação para o Proponente, quando deverá ser claro o compromisso do mesmo as executar. Este facto, acrescido à entrega pelo Proponente de um documento no qual questiona o conteúdo do EIA, não permite esclarecer quais as medidas que serão efectivamente implementadas.

Também a fase de obra não mereceu no EIA particular desenvolvimento, o que se justificava face à fase do Projecto, não sendo nomeadamente apresentada a calendarização, a localização dos estaleiros, das áreas de depósito e de empréstimo e a rede de acessos a usar na fase de obra.

A ausência de dados relativos ao tráfego existente e previsto e a ausência da caracterização dos produtos a transportar não permite aferir a validade da informação apresentada no capítulo "Riscos". Além do referido não se verifica a menção a qualquer medida decorrente de acidentes com substâncias tóxicas, no que se reporta ao sistema de drenagem.

Como metodologia de apreciação, a CA teve em consideração o estipulado no Artº 12 do Decreto Lei nº 69/2000 de 3 de Maio e na Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, na qual estão fixadas as Normas Técnicas para a estrutura do EIA e do RNT.

Assim, da análise efectuada pela CA, verificou-se que este EIA não permite atingir os objectivos fundamentais da AIA, expressos no Artº 4º do Decreto-Lei nº69/2000, de 3 de Maio, nomeadamente obter uma informação integrada dos possíveis efeitos directos e indirectos e prever a execução de medidas destinadas a evitar, minimizar e compensar tais impactes.

3. Análise Específica

Considera-se que, em termos de estrutura, os documentos apresentados se enquadram no requerido pelo Anexo II, da Portaria nº330/2001, de 2 de Abril, o mesmo não acontecendo, no entanto, relativamente ao seu conteúdo.

Assim, em termos de conteúdo e atendendo à fase de Projecto de Execução, considera-se que de acordo com o referido no Anexo II, da Portaria, o EIA não se adapta à fase de Projecto, conforme determinado no ponto 3 do referido Anexo e apresenta as seguintes lacunas e incorrecções:

II- Objectivos e justificação do Projecto

O EIA não apresenta uma justificação da concretização da infra-estrutura propriamente dita, quedando-se por generalidades, designadamente as referências ao Plano Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006. Esta atitude compreender-se-ia como uma forma de enquadramento da infra-estrutura e não como a sua justificação.

Uma vez que este projecto vai substituir/completar uma via já existente, deveria ser apresentado o volume de tráfego actual de ligeiros e pesados (e não estimativas para o ano 2000), respectivas origens e destinos, as previsões de tráfego, para além da indicação dos produtos actualmente transportados, bem como respectivas previsões. As previsões de tráfego deveriam equacionar os cenários de desenvolvimento previstos. Deveria também ser aferida a percentagem de pesados, uma vez que são considerados valores diferentes, na descrição do projecto e nos descritores.

Verifica-se que o ano horizonte de Projecto é por vezes referido como 2012, pelo que se pressupõe estar incorrecto.

No que se refere à alínea b, do ponto II da Portaria, não é apresentada informação relativa aos antecedentes do Projecto.

III - Descrição do Projecto e das alternativas consideradas

A descrição do traçado não é suficientemente explícita quanto ao perfil e características de cada trecho, alteração da rede viária local e das acessibilidades durante a obra e a exploração.

Em termos da inserção do empreendimento no território o EIA refere que a área de estudo se insere nos territórios dos municípios de Aveiro e de Ílhavo, não explicitando que a infra-estrutura se desenvolve exclusivamente no território do município de Ílhavo.

Não é apresentada informação relativa a:

- . soluções alternativas de Projecto estudadas;
- . potencial localização de estaleiros, locais de depósito e empréstimo;
- . rede viária a utilizar na fase de obra;
- . calendarização da obra.

IV – Ambiente afectado e V – Impactes e Medidas

. Recursos Hídricos

A caracterização dos Recursos Hídricos apresentada é geral, não analisando aspectos relevantes como seja o limite da área inundável (cota), as variações, junto à área de intervenção, de cotas entre a praia e a baixa mar, em período de cheia. Por outro lado, a ausência de dados relativos ao tráfego existente e previsto e caracterização dos produtos a transportar condiciona a análise de risco e, conseqüentemente as respectivas medidas de minimização, nomeadamente sobre os recursos hídricos.

Embora se refira que se efectuou um reconhecimento local das travessias das linhas de água intersectadas, deve ser esclarecido se as mesmas existem ou não, uma vez que na situação inicial é referido que não ocorrerá a intercepção das mesmas.

Acresce que, estando o meio a afectar muito artificializado, devem ser caracterizados e localizados os sistemas de drenagem existentes e o seu modo de funcionamento na área a interferir.

No que se refere às captações é remetida a sua localização para o desenho 12-01 que não as assinala.

O facto da zona já estar alterada e incluída num Porto condiciona a avaliação dos impactes. Contudo, considera-se que devem ser esclarecidas as questões relativas aos risco para os Recursos hídricos, os quais poderão ser mais significativos que os impactes neste descritor. Não se considera muito relevante referir a impermeabilização numa zona já impermeabilizada, quando se desconhece se a mesma costuma ser inundada e se existem, em cheia, dificuldades de escoamento das águas para a Ria.

Desenvolvendo-se o Projecto em meio urbano deverá analisar-se se a drenagem prevista se adequa à existente, como se irá proceder o escoamento superficial, e a ocorrência de situações de encharcamento ou inundação dos terrenos e edificações a montante e a jusante da nova via. Uma vez que está prevista uma linha de caminho de ferro adjacente ao Projecto a análise terá de ser efectuada em conjunto.

As medidas gerais devem ser revistas, nomeadamente as relativas a linhas de água.

A proposta de monitorização apresentada para a qualidade da água é genérica, não sendo também apresentada a sua justificação face ao facto de não se terem identificado impactes significativos para este descritor.

. Solos

É apresentada uma descrição de carácter geral, onde a área de intervenção do projecto não é desenvolvida. A análise dos impactes sobre a qualidade dos solos é associada às fases de construção e de exploração, sendo igualmente apontados os impactes cumulativos. Quanto a este aspecto julga-se que a avaliação apresentada reflecte o carácter generalista da descrição da situação de referência.

As medidas de minimização são preconizadas apenas para a fase de construção, quando a avaliação de impactes previa a ocorrência de impactes na fase de exploração. Apresentam também um carácter geral, não adequado à fase de Projecto de Execução, denotando-se nomeadamente a falta de:

- . indicação da dimensão do corredor de trabalho previsto por forma a evitar danos nos terrenos circundantes da via.
- . indicação dos locais para a instalação dos estaleiros.
- . indicação dos locais e das suas características, onde se prevêem as operações de manutenção e reparação de veículos e máquinas.
- . apresentação do referido Plano de Gestão Ambiental da obra.

. Qualidade do Ar

Relativamente à avaliação de impactes a ausência de dados reais do tráfego existente e a não diferenciação dos factores de emissão para veículos pesados e ligeiros leva a uma análise deficiente dos impactes gerados pelo projecto.

Acresce que, tratando-se de um projecto de construção de uma estrada, deve ser justificado o facto do tempo de vida útil ser de apenas 6 anos (ano de início – 2006, ano horizonte de projecto –2012). Caso não haja justificação deverão ser reformuladas as simulações.

Tendo em conta que foi efectuada uma análise quantitativa dos valores de concentração que caracterizam a área de estudo, estes deveriam ter sido utilizados no modelo como situação preexistente. Não foram também apresentados no EIA os “outputs” do modelo utilizado para a simulação dos impactes na qualidade do ar.

. Ambiente Sonoro

O EIA não apresenta a determinação dos níveis sonoros no período nocturno para os receptores 1, 2 e 3.

Relativamente à avaliação de impactes na fase de construção, da análise de cartas de projecto e dos níveis sonoros apresentados no quadro VI.7.1, verifica-se que poderão ocorrer impactes muito significativos em numerosos receptores, contrariamente ao considerado no EIA segundo o qual não ocorrerão impactes significativos, devido ao número escasso e ao afastamento das habitações.

Relativamente à fase de exploração, deveriam ser apresentados as previsões ruído considerando os níveis já existentes e não apenas os gerados pela "nova fonte". Acresce que a avaliação apresentada denota um carácter geral referindo nomeadamente que o impacto no ruído ambiente será "negativo em alguns locais".

Os valores de tráfego a considerar nas simulações deveriam ser explicitados e integrar as críticas já apresentadas neste parecer.

Deveriam ser avaliados os impactes no período nocturno.

Também as medidas apresentadas não se adequam a um Projecto de Execução apresentando um carácter geral, além de não considerarem a elevada significância dos impactes na fase de construção, decorrente quer da elevada magnitude dos níveis sonoros, quer das características do meio (urbano).

Quanto à fase de exploração, além dos aspectos já referidos, e prevendo-se que:

- . a construção de uma via ferroviária adjacente ao traçado;
- . a entrada em exploração dos dois projectos ocorrerá simultaneamente

considera-se fundamental a uma adequada avaliação de impactes a avaliação cumulativa dos impactes de ambos os projectos, uma vez que apenas esta reflectirá a realidade.

As medidas de minimização deveriam apresentar o grau de detalhe necessário à sua implementação e assegurar o cumprimento da legislação.

O EIA deveria apresentar um programa de monitorização, de acordo com a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, com o objectivo de validar as previsões apresentadas.

. Usos do Território

Não é apresentada cartografia dos diferentes usos do solo.

Sendo identificados diversos impactes negativos classificados como muito significativos, verifica-se contudo que a análise dos mesmos não apresenta o detalhe adequado à sua significância,

uma vez que o EIA refere, nomeadamente "demolição de algumas habitações", "sobreposição do traçado com conjunto de barracas", "ocorrem diversas interferências com instalações industriais ou comerciais", "traçado quase não interfere", não precisando a análise destes impactes. Haveria necessidade, neste ponto, que tivessem sido avaliados os diferentes graus de afectação, do ponto de vista da estrutura edificada, para além de se avaliar o estado de conservação da estrutura edificada independentemente do grau de afectação, identificado o número de habitações a demolir, o número de famílias a realojar e as soluções a adoptar. Deveriam ser indicadas as tipologias das unidades industriais e comerciais afectadas e avaliada a respectiva afectação.

Verifica-se ainda que o EIA, não quantifica as alterações de percurso e não analisa os impactes decorrentes da alteração das características da via existente, nomeadamente em termos de passeios e acessos.

No que respeita à acessibilidade local na fase de obra e para as situações em que estão previstos percursos alternativos, estes devem ser indicados em cartografia adequada.

As medidas apresentadas são genéricas não sendo traduzidas na apresentação dos respectivos projectos (no que se refere à integração paisagística e construção de muros), não procedendo à análise do faseamento e duração da obra e não identificando, em cartografia adequada, todas as alternativas a considerar, na fase de construção, que permitam a circulação de pessoas e bens.

Denota-se ainda a falta de concretização de medidas específicas que assegurem que a circulação de veículos e de materiais afectos à obra não entrarão em conflito com a circulação de veículos ligeiros, de peões de acessos a caminhos, garagens, etc e a indicação, em cartografia, dos possíveis locais que possam ser afectados.

Não são indicadas as medidas de minimização a serem concretizadas, para situações de ruptura de algumas infra-estruturas enterradas e a duração máxima do respectivo restabelecimento.

. Áreas legalmente condicionadas

É apresentada uma descrição generalista, não centrada na área de intervenção do projecto.

O EIA não apresenta a cartografia das classes de espaço, na carta VCP-PE-EIA-12-01, contrariamente ao referido no texto.

A REN poderá não estar correctamente cartografada uma vez que não abrange as margens da Ria.

O EIA refere que será afectada uma área RAN, considerando que não ocorrerá qualquer impacto negativo uma vez que estão em curso outros projectos que a afectarão. Contudo, o

EIA não quantifica a área afectada, não especifica se a mesma está em exploração e verifica-se ainda que os "outros projectos" referidos se localizam em áreas afastadas.

As medidas de minimização apresentadas são genéricas e adaptáveis a qualquer infra estrutura rodoviária, não precisando nomeadamente qual a rede de caminhos a utilizar em fase obra, a largura da faixa afectar nem potenciais localizações de estaleiros.

. Património

Considera-se que não foi dado cumprimento ao DL 270/99 de 15 de Julho, dado que deveria ter sido enviado ao IPA o pedido de autorização e o Relatório dos trabalhos efectuados.

. Sócio economia

A descrição da situação actual das condições sócio-económicas é feita com base em indicadores concelhios e regionais, não sendo apresentada uma análise específica da área a afectar directamente.

São apontados dados que referem um aumento de mercadorias movimentadas no porto de Aveiro sem que contudo se desenvolva a avaliação do que isso representa em termos do aumento de tráfego numa via de características urbanas.

Outro aspecto omissos quer do ponto de vista da caracterização, quer do ponto de vista da avaliação de impactes prende-se com a natureza das mercadorias que irão circular numa via com uma componente fortemente urbana.

Sendo referida a interferência do projecto com vários arruamentos locais, esta análise não é posteriormente desenvolvida. Não são identificadas as vias não restabelecidas nem os eventuais aumentos de percurso.

O EIA refere que os impactes sócio-económicos ao nível micro-económico terão muita importância, não sendo contudo apresentada qualquer análise.

É referido que o Projecto incrementará o tráfego ferroviário, não sendo apresentada qualquer fundamentação.

Não é identificado o número de edificações a afectar, as suas características e o tipo de afectação (quadro VI.13.1).

As medidas apresentadas são de carácter geral.

Deveriam, nomeadamente, ser indicadas:

. quais as medidas a serem concretizadas no caso de serem afectados logradouros, anexos da estrutura edificada.

. medidas de minimização a serem tomadas para a sinalização da obra durante o período nocturno.

. medidas que não permitam o contacto da área afectada da obra pelas populações locais.

Atendendo a que foram identificados impactes para a fase de exploração deveriam ser apresentadas medidas de minimização para essa fase.

Anexo III - Resumo Não Técnico

Este documento reflecte as lacunas identificadas ao nível do EIA, não apresentando informação suficiente para permitir compreender o projecto e os seus impactes, nomeadamente:

. não refere quais são as características do traçado e dos restabelecimentos, largura da via, nº de faixas, se estão previstos passeios junto da zona urbana, e velocidade de projecto;

. não refere quais as características da avenida dos Bacalhoeiros nem da estrada que o restabelecimento 10 vai parcialmente substituir e não especifica as respectivas alterações (em termos de alargamento, rectificação, passeios);

. na página 6 faz-se menção à execução de dragagens cuja ocorrência se desconhece.

A situação de referência deveria apresentar uma descrição mais detalhada em termos sócio-económicos, da área directamente afectada.

Os programas de Monitorização previstos no EIA devem ser genericamente explicitados neste documento;

A análise de risco a que se faz menção refere-se a uma ferrovia e não a uma rodovia.

4. Conclusão

Atendendo ao exposto a CA pronuncia-se pela desconformidade do EIA o que, de acordo com o nº 6, do Artigo 13º, do Decreto-Lei nº 69/200, de 3 de Maio, determina o encerramento do procedimento de AIA.

Tendo-se constatado a existência do projecto de uma linha férrea adjacente ao Projecto em análise, cuja entrada em exploração se prevê simultânea, considera-se que seria vantajoso e adequado em termos de avaliação de impactes, a análise conjunta de ambos os Projectos. Esta avaliação conjunta é imperativa para alguns descritores, nomeadamente ambiente sonoro, recursos hídricos e análise de risco.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO
Estudo de Impacte Ambiental
Via de Cintura Portuária de Aveiro (3ª fase)

(Projecto de Execução)

Lúcia Maria Pinto Desteno
P^{la} Eng^{ta} Dália Jardim
P^{la} Carla
P^{la} Dra. Margarida Gíncisinho
Rita Alves
Instituto do Ambiente

Carla

Instituto Português de Arqueologia

Maria do Rosário
Direcção Regional de Ambiente e Ordenamento do Território do Centro

P^{la} Eng^{ta} Ana Telhado
Lúcia Maria Pinto Desteno
Instituto da Água