

original

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO DE UM PEQUENO PORTO DE PESCA NA FUSETA

Comissão de Avaliação

Instituto do Ambiente

Instituto da Conservação da Natureza

Instituto Português de Arqueologia

Instituto da Água

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

Julho de 2005

INDICE

1 - Introdução.....	3
2 - Antecedentes do Projecto	3
3 - Objectivos do Projecto.....	3
4 - Caracterização e Justificação do Projecto.....	4
5 - Apreciação do EIA	5
5.1. - Caracterização da Situação de Referência	5
5.2. - Avaliação de Impactes Ambientais	7
6 - Consulta Pública.....	9
7 - Conclusões	10
8 - Condicionantes ao projecto, Medidas de Minimização, Planos e Programas de Acompanhamento e de Monitorização	10

Anexo 1 - Localização do projecto

Anexo 2 - Pareceres externos

1 - Introdução

Dando cumprimento ao Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, foi apresentado ao Instituto do Ambiente (IA), para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao “Projecto de um Pequeno Porto de Pesca na Fuseta”, em fase de ante projecto, cujo proponente e entidade licenciadora é o IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

Através do ofício circular n.º 8999, de 2004/08/16, do IA, foi nomeada uma Comissão de Avaliação (CA) a qual é constituída pelas seguintes entidades e seus representantes:

IA	- Arq.ª Cristina Russo (alínea a)
IA	- Eng.ª Margarida Rosado (alínea b)
ICN	- Eng.º Nuno Grade (alínea c)
IPA	- Dr.ª Maria João Brum (alínea d)
CCDR-Algarve	- Dr. Alexandre Furtado (alínea e)
INAG	- Dr. Raul Caixinhas (alínea f)
IA	- Eng.º Pedro Antão (alínea f)

O INAG contou ainda com a colaboração da Dr.ª Teresa Rafael e o Eng.º João Pedro Martins.

No procedimento de avaliação a CA efectuou uma reunião a 2004/08/31, com o objectivo de avaliar a conformidade do EIA, tendo considerado necessário solicitar elementos adicionais ao EIA e a reformulação do RNT. Com a entrega dos elementos solicitados, a CA prosseguiu o procedimento de AIA, tendo sido declarada a conformidade do EIA em 2005/03/22.

Procedeu-se também à consulta de diversas entidades externas com competência na apreciação do projecto e em matérias específicas abordadas. Os pareceres recebidos foram analisados e integrados no presente parecer, sempre que se entendeu como pertinente.

Foi realizada uma visita de reconhecimento ao local do projecto no dia 21 de Abril, com a presença de representantes das entidades que integram a CA, do proponente e da equipa que realizou o EIA.

A síntese dos resultados da Consulta Pública, que decorreu entre 8 de Abril e 13 de Maio de 2005, encontra-se inserida no presente parecer.

2 – Antecedentes do Projecto

Em Abril de 2003 o projecto foi sujeito a um processo de Definição de Âmbito (PDA), enquadrado no âmbito do art.º 11 do Decreto-lei n.º 69/2000 de 3 de Maio. O parecer da CA foi comunicado ao proponente através do ofício n.º 5412 de 16 de Maio de 2003.

Em Junho de 2004, o projecto, em fase de estudo prévio, foi sujeito a um processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do qual resultou uma Declaração de Desconformidade em 24 de Junho de 2004.

3 – Objectivos do Projecto

Segundo o EIA, o projecto de um pequeno porto de pesca na Fuseta pretende promover o reordenamento da zona piscatória desta vila, com a implantação de 286 postos de amarração, estando inserido num processo de modernização com o qual o IPTM pretende criar condições para reorganizar e relançar a actividade da pesca, a qual depende, em larga medida da qualidade das infra-estruturas portuárias disponíveis. De um modo geral, a operação no actual porto da Fuseta é realizada em condições deficientes, ditadas principalmente pela pequena dimensão do plano de água, estreiteza do canal e dos terraplenos de apoio, resultando numa elevada procura de lugares de estacionamento de embarcações, em especial nos meses de verão, período em que se verifica a ocupação da totalidade dos locais existentes.

Esta elevada procura nos meses de verão, referida pelo EIA, não se deve a embarcações de pesca profissional pois o número destas é constante ao longo do ano, não sofrendo de problemas de sazonalidade conforme o EIA parece querer afirmar. O que se verifica é a ocupação da área por parte de embarcações de recreio e pesca desportiva.

De acordo com o EIA, nos estudos de caracterização do porto da Fuseta, foram identificados alguns constrangimentos relacionados com a actividade piscatória, nomeadamente o assoreamento do canal exterior e parte do canal interior, o que dificulta o normal funcionamento da actividade.

De entre os principais objectivos assumidos pelo EIA, destaca-se a identificação e avaliação dos impactes e riscos que potencialmente poderão vir a ser gerados pelo plano de dragagens a implementar. Porém, o facto de apenas constar no projecto as dragagens referentes à zona de estacionamento, ribeira do Tronco e canal interior, leva a que a avaliação feita pelo EIA seja, obrigatoriamente, incompleta.

Também referido no EIA como estudo base para o dimensionamento das infra-estruturas é o “Plano de Ordenamento e Expansão da área Portuária de Jurisdição da JAPSA, no Porto de Olhão e Fuseta”. Segundo o EIA o dimensionamento do cais de desembarque é feito prevendo (segundo o referido estudo) um desembarque de 1000 toneladas. Este valor representa mais de 500% do valor apresentado no EIA para o ano de 2001. Tendo em consideração que no período de 1995 a 2001 os portos do Algarve (Quadro 2.1.4 do EIA) verificaram uma evolução negativa de 2,48% no volume de pescado descarregado, dificilmente se poderá justificar uma previsão de aumento de 500%.

De acordo com o EIA não são apresentados alternativas de localização dado que o objectivo do projecto é o reordenamento da zona piscatória existente da Fuseta e não a criação de uma nova zona portuária.

4 - Caracterização e Justificação do Projecto

Para a implantação do projecto é proposto intervencionar uma área de 57.619 m² que incidirá sobretudo sobre o canal interior de acesso, o troço terminal da ribeira do Tronco e na Caldeira da Fuseta.

Para a concretização dos referidos objectivos, o EIA refere que será necessário proceder à regularização do troço terminal da Ribeira do Tronco a fim de garantir o estacionamento da frota.

O projecto em análise prevê diversas intervenções nomeadamente no canal interior de acesso, na criação de uma zona para estacionamento das embarcações a nado, uma zona de descarga e de estacionamento ocasional, uma área de abastecimento e uma área de estaleiros. Para a implantação destas áreas é proposto efectuar diversos aterros e dragagens com diferentes dimensões. Sendo o assoreamento do canal exterior identificado como um dos constrangimentos existentes, não se compreende assim a ausência de intervenção a este nível. De facto, verifica-se actualmente um assoreamento acentuado da barra da Fuseta e canal que a liga à área do porto de pesca, o que, só por si, pode inviabilizar a utilização do porto. No que diz respeito à zona de abastecimento o proponente informou a CA que esta zona manter-se-ia no mesmo local.

A justificação para a realização do projecto em análise encontra-se principalmente sustentada pela necessidade de melhoria das condições de operacionalidade do porto, com a qual se prevê uma aumento da actividade piscatória neste. O relançamento da pesca artesanal expectável com a melhoria das condições de operacionalidade do porto, conforme referido no EIA, poderá ocorrer pela “captação” de embarcações actualmente a operar noutros portos, nomeadamente no de Olhão.

No entanto, qualquer previsão de aumento ao nível do sector pesqueiro, não encontra suporte nos dados disponíveis. Os dados apresentados no EIA relativos à evolução do número de embarcações, referem um gradual decréscimo. Contudo, considera o EIA que o número apresentado, 160 embarcações (dados de 2001), deverá corresponder a um ponto de equilíbrio. Ou seja, considera o EIA que não é previsível a diminuição do número de embarcações registadas no porto da Fuseta, redução esta de 48,7% no período de 1993 a 2001.

Consultada a DGPA, constatou-se que actualmente encontram-se licenciadas neste porto 67 embarcações (58 locais e 9 costeiras). Ou seja, de 2001 a 2005 verificou-se uma redução superior a 58% no número de embarcações registadas no porto da Fuseta.

O projecto encontra-se dimensionado para o estacionamento a nado de 286 embarcações, justificando este número com o facto de ter sido possível contabilizar após um dia de faina 253 embarcações estacionadas no porto. Refere o EIA que o dimensionamento assim previsto (286 embarcações) permitirá um crescimento de 12% relativamente ao número que referem já utilizar o porto (253 embarcações) ou 44% relativamente a aquelas que se encontram registadas no porto da Fuseta

Analisadas estas previsões constata-se que relativamente aos dados de 2001 (160 emb.) o crescimento previsto não corresponde a apenas 44% (o que seria um aumento de 70 embarcações, logo cerca 231 postos de estacionamento), mas sim um aumento superior a 78%.

Relativamente à afirmação que utilizam o porto 253 embarcações, não é possível fazer grandes análises pois resultará de uma observação efectuada num determinado dia. No entanto, considerando os dados apresentados no EIA relativamente às quantidades de pescado verifica-se que, no ano de 2001, foram descarregadas 196 toneladas (498180€), o que corresponde a uma média de aproximado de 775kg/ano por embarcação, ou seja 1934€/ano. Considerando 100 dias de pesca por ano verifica-se que, segundo os dados do EIA cada embarcação descarrega menos de 8kg de pescado por dia, ou seja aproximadamente. 20€/dia, valores que não afiguram muito sustentáveis.

Os dados justificativos apresentados no EIA para o dimensionamento do projecto resultam assim pouco fidedignos e incompreensíveis. Se considerarmos as 67 embarcações actualmente registadas neste porto, propõe-se com o projecto um aumento superior a 395%, o que, considerando o actual enquadramento do sector não encontra qualquer sustentação. Por outro lado, também a previsão de utilização por embarcações provenientes de outros portos não se encontra justificada, e, tendo em atenção que estão em projecto 3 novos portos para o concelho de Tavira, e um outro para o concelho de Faro, dificilmente tal virá a verificar-se.

Nos capítulos “Objectivos e Justificação do Projecto” e “Descrição do Projecto e Alternativas” os dados relativos ao número de embarcações são os anteriormente referidos, já no capítulo referente à “Caracterização da Situação de Referência” são apresentados dados substancialmente diferentes. Nomeadamente, que apenas descarregam pescado no porto da Fuseta 85 embarcações, contra as 160 que ali se encontram registadas (dados de 2002), considerando o EIA que esta divergência de valores se deverá a uma redução da actividade, nomeadamente o abate de embarcações. Recorde-se que anteriormente o EIA considerava que 160 embarcações deveriam corresponder a um ponto de equilíbrio. Também a referência a 253 embarcações que utilizam o porto surge agora como cerca de 200 (pag. 198 do EIA).

5 – Apreciação do EIA

5.1. – Caracterização da Situação de Referência

Relativamente à caracterização da situação de referência da localização do projecto, a CA considera como relevantes os seguintes aspectos:

- A área do projecto apresenta uma constituição essencialmente de materiais dentriticos recentes, nomeadamente aluviões de natureza flúvio-marinha, que se acumularam devido à perda de capacidade de transporta da ribeira do Tronco e à entrada de sedimentos transportados pela maré. Em termos geomorfológicos, estamos na presença de uma laguna separada do mar por um cordão litoral, constituindo um sistema naturalmente instável. No interior da ria ocorrem bancos de areia antigos ou gerados por materiais que foram dragados dos canais. Assim, devido em parte à ocupação agrícola dos terrenos aluvionares, verifica-se a erosão dos solos e a conseqüente acumulação na ria de espessas camadas de lodos.

- Relativamente à hidrogeologia a área do projecto situa-se numa zona de aluviões e sapais, junto do aquífero da Orla Meridional, o sistema aquífero de S. João da Venda-Quelfes,. As águas apresentam uma qualidade fraca, quer para abastecimento quer para regadio, devido às elevadas concentrações de cloretos e sódio associada à intrusão marinha. No que respeita ao escoamento, o sentido do fluxo é para sul e sudoeste.
- Da análise da hidrodinâmica local verificou-se que as velocidades da corrente no canal de acesso ao Porto são de muito baixa magnitude, apresentando junto à barra valores máximos na ordem dos 0,75 ms-1 a 1ms-1. Este aspecto pode contribuir para a ocorrência de fenómenos de assoreamento na zona de intervenção do projecto. Apesar de ser um aspecto que sai fora do âmbito deste projecto, verifica-se que a entrada das embarcações na barra depende das condições marítimas, regimes de marés e de correntes (agitação marítima). O acesso ao canal interior do Porto da Fuseta é condicionado pelo deslocamento constante da barra para Oeste e para Este, mais frequente.
- A qualidade da água na zona de intervenção do projecto é sobretudo influenciada pelo tipo de usos presentes, sobretudo durante a época balnear, que para além da actividade piscatória contempla as actividades turísticas, como o recreio náutico e o uso balnear.
- A análise da qualidade dos sedimentos revela que a qualidade dos sedimentos amostrados varia entre a classe 1 e a classe 3, sendo apenas uma amostra da classe 1 (FZ10) referente à zona da caldeira, 3 amostras da classe 2 também referentes à mesma área devido à contaminação por cádmio e PAH e 3 amostras da classe 3 devido à contaminação por cádmio e arsénio. Estes valores indicam que é a zona navegável a que apresenta maiores índices de contaminação o que segundo o EIA se deve ao maior tráfego de embarcações. Contudo, os metais presentes parecem não corresponder a uma poluição provocada pelo movimento de embarcações já que o cádmio é usado no fabrico de pilhas e baterias e no fabrico de telas de televisão, de células fotovoltaicas e em dispositivos de detecção da radiação, enquanto o arsénio é usado como conservante da madeira, aditivo em diversas ligas metálicas de chumbo e latão e descolorante na fabricação de vidro. Por outro lado aquando da visita ao local, foi possível constatar que na actual zona de estaleiros as reparações e pinturas dos barcos são feitas junto ao plano de água sem qualquer medida de controlo no depósito de resíduos e de efluentes.
- Na opinião do Instituto Hidrográfico a barra e o canal de acesso não apresentam condições de segurança compatíveis com as infra-estruturas que vão ser criadas, devendo também estes ser alvo de intervenção.
- De acordo com o Plano de Ordenamento do PNRF regista-se a presença de saliniculturas e pisciculturas a nordeste da vila da Fuseta bem como viveiros de molusciculturas a nascente e a poente do canal de navegação. Na Fuseta existem 127 viveiros que ocupam uma área de 50 ha.
- A fim de caracterizar o ambiente sonoro foram efectuadas medições em cinco pontos dentro da área de estudo. Embora se tenha constatado que não existem fontes sonoras permanentes susceptíveis de causar incomodo significativo, reconhece-se que, em conjunto com o número de veraneantes no Verão, poderão incrementar significativamente os níveis sonoros do local.
- O projecto em análise apresenta acções potencialmente geradores de impactes sobre a componente ecológica pelo que o EIA efectuou uma caracterização sobre a flora, macrofauna bentónica, ictiofauna, avifauna, mamofauna e herpetofauna.

No Sítio da Ria Formosa-Castro Marim é possível contabilizar entre outros, 21 habitats naturais, englobadas na Anexo I da Directiva Habitats, sendo 2 deles habitats prioritários (1150 – Lagunas costeiras e 2130 – Dunas fixas com vegetação herbácea) e ainda várias espécies florísticas e faunísticas constantes do Anexo II da Directiva Habitats.

A Ria Formosa apresenta uma comunidade vegetal com uma grande biodiversidade incluindo na sua composição algumas espécies florísticas com estatuto de conservação elevado e também espécies protegidas ao abrigo da Directiva Habitats.

- A área em estudo caracteriza-se em termos genéricos por uma paisagem essencialmente por um meio aquático lagunar e por um meio terrestre ocupado por aglomerados piscatórios ao longo dos canais da Ria Formosa. A Ria constitui uma presença muito marcante na paisagem quer pelas actividades que se desenvolvem ao seu redor quer pela vegetação que lhe está associada.
- Foram efectuadas prospecções subaquática e terrestre na área de estudo, já bastante antropizada. Embora existam referências bibliográficas de achados arqueológicos de cronologia romana detectados no ano de 1915, não foram identificadas ocorrências patrimoniais.
- De acordo com o PDM de Olhão a área em estudo encontra-se classificada como espaço natural e cultural, espaço urbano, espaço urbanizável, espaço de equipamento e serviços e espaço – canais.

No Plano de Ordenamento da Ria Formosa constata-se que a área em estudo coincide com áreas urbanas de média e alta densidade de ocupação (na orla terrestre) e zonas de uso intensivo, extensivo e uso limitado (na orla lagunar).

- Relativamente à ocupação do território verifica-se que a área em estudo é maioritariamente abrangida pelo Domínio Público Marítimo. Tendo como principais servidões e restrições a REN (Reserva Ecológica Nacional), a ZPE (Zona de Protecção Especial), Sítios Ria Formosa-Castro Marim (PTCON0013) e a protecção ao Caminho de Ferro e Estradas Nacionais.
- No que respeita à sócio-economia a pesca e a agricultura são a base estrutural das actividades económicas desenvolvidas na freguesia da Fuseta relacionadas com o comércio, o turismo e a indústria. No entanto é o sector terciário que emprega maior número de efectivos, cerca de 49,4% da população empregada. De acordo com os dados do INE a população activa de Olhão representa 10,3% da população activa do Algarve.

No que concerne ao número de empresas constata-se que o comércio por grosso e por retalho são as actividades com maior significância económica seguido da agricultura, produção animal, caça, silvicultura e pescas. A pesca de cariz artesanal representa uma na importância actividade económica ao nível do concelho, constatando-se que cerca de 85 embarcações de pesca local descarregam no porto da Fuseta embora se encontrem registados cerca de 160.

De acordo com as observações efectuadas no local constatou-se a existência de cerca de 200 embarcações estacionadas no porto da Fuseta. De acordo com o EIA foi ainda possível observar-se cerca de 18 embarcações de recreio ancorados no local podendo este número aumentar no Verão dado que fora deste época as embarcações encontram-se em terra.

5.2. – Avaliação de Impactes Ambientais

No âmbito da presente avaliação, dadas as características do projecto e do local de implantação, foram identificados como descritores mais relevantes para a tomada de decisão, os descritores Geomorfologia, Dinâmica Costeira, , Qualidade da Água e Sedimentos e Ecologia.

Embora nos restantes não seja expectável que sejam gerados impactes negativos significativos, estes sofrerão alguma afectação, pelo que devem ser adoptadas as medidas de minimização adequadas e implementados os planos de monitorização, indicados no presente parecer.

Impactes Positivos:

- Reabilitação e recuperação de infra-estruturas actualmente degradadas.
- Reordenamento do local
- Requalificação de algumas das áreas actualmente degradadas
- Melhoria das condições para o exercício da actividade piscatória
- Renovação e ampliação da Zona de Estaleiros.

- Construção de um sistema para o abastecimento de água potável e recolha de águas residuais, provenientes do Porto.
- Deposição de sedimentos dragados (areias da classe 1) em praias ou em zonas sujeitas à erosão;
- Deposição no mar dos sedimentos dragados (sedimentos finos da classe 1 sedimentos da classe 2), correspondente segundo o EIA a um impacto positivo indirecto, no descritor geomorfologia, dado que poderá compensar as necessidades de carga sólida do trânsito sedimentar.

•

Impactes Negativos:

- Aumento do número de embarcações e de capturas (cerca de 400%) com o consequente aumento sobre o ecossistema da Ria Formosa bem como poderá originar uma perda da qualidade da água relacionado com eventuais derrames de hidrocarbonetos (óleos e combustíveis).
- Criação de um terrapleno com cerca de 3 300 m² para implantar uma zona de apoio à pesca e implantação de um novo cais, em frente à lota actual, através de um aterro com cerca 2.300 m³ com 34m para a zona de descarga e 62 m para estacionamento ocasional.
- Dragagens de 150 000 m³ à cota -2m(ZH) no canal interior de acesso e de -1,5m (ZH) na zona da caldeira e na foz do rio Tronco. Dado que o canal exterior irá ser dragado à cota -1m (ZH) pelo que não se encontra qualquer justificação para a cota de dragagem pretendida para o canal interior de acesso. De acordo com a informação prestada por pescadores aquando da visita ao local, os problemas de navegação e condicionantes da maré estão associados ao canal exterior e à barra e não ao canal interior. Considera-se assim que a definição das cotas de dragagem do canal interior deverão estar condicionadas à definição de um projecto de manutenção do canal de navegação, o qual é definido na RCM 103/2005 como canal principal Fuseta – Barra da Fuseta.
- Dragagens e regularização prevista no leito do troço terminal da ribeira do Tronco, devido à impermeabilização de uma extensão de cerca de 200m de um canal de 15m de largura. O EIA considera que estas operações são pouco impactantes, visto se tratar de uma zona que já se encontra artificializada, nomeadamente com a ocupação das salinas. Contudo, considera-se que embora este tipo de intervenção não tenha impactes significativos no regime hidrológico, não irá contribuir para resolver o problema de arrastamento de material sólido para a área de manobra em frente aos novos cais. Por outro lado, este enrocamento constitui uma artificialização do leito que impede a colonização do substrato, o que constitui um impacto negativo significativo ao nível dos sistemas biológicos.
- Relativamente à ecologia os principais impactes ocorrem com mobilização de terras, a construção das infra-estruturas e o funcionamento dos estaleiros, durante a fase de construção. A realização de dragagens irá aumentar a carga de sólidos em suspensão e contribuirá para o aumento da perturbação e diminuição dos habitats existentes. O funcionamento do porto, a reparação e a manutenção dos barcos e a utilização de óleos e combustíveis poderá originar impactes negativos na fase de exploração.

Tendo em consideração que já existe o porto de pesca, e que parte da área, nomeadamente o canal interior, tem sido sujeita a obras de dragagem de manutenção, os impactes do projecto sobre a componente da flora, vegetação e habitats decorrem sobretudo dos aterros das zonas húmidas e do aumento da área sujeita a dragagens. Assumirão particular relevância os aterros, os quais resultam numa conversão do Habitat 1150 em espaço urbano, situação que se considera como um impacto negativo muito significativo e permanente.

- A deposição dos materiais dragados com grau 3 de contaminação dos sedimentos, a partir da batimétrica dos 25m poderá originar impactes significativos devido ao aumento da turbidez gerada pela descarga dos dragados na coluna de água bem como a alteração física dos locais de depósito aumentando a quantidade de materiais orgânicos/nutrientes e a contaminação tóxica.

- Atendendo à granulometria dos sedimentos presentes na zona a dragar, ou seja a percentagem de material fino (siltes e argilas) que varia entre 5 e 93%, prevê-se, contrariamente ao mencionado no EIA, que ocorra a formação de uma pluma de turbidez que poderá ser extensa e duradoira, o que constituirá um impacto negativo significativo e de magnitude média a elevada. Para além da natureza física dos sedimentos, factores como a hidrodinâmica do sistema e o tipo de draga a utilizar também contribuem para a magnitude do fenómeno. Neste sentido, de forma a minimizar a resuspensão dos sedimentos recomenda-se que a operação de dragagem seja efectuada por uma draga de sucção e durante a vazante.
- A afectação no ordenamento do território resulta essencialmente na ocupação de áreas sujeitas a condicionantes nomeadamente na Reserva Ecológica Nacional e no Domínio Hídrico.
- Relativamente ao enquadramento do projecto nos diferentes planos de ordenamento do território, constata-se algumas incompatibilidades, nomeadamente com o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa e o Plano de Ordenamento da Orla Costeira. No âmbito do POPNRF não poderão ser realizados os aterros da zona húmida previstos, ficando as dragagens restringidas ao mínimo possível, por forma a não produzirem alterações significativas do meio. Relativamente ao enquadramento no POOC o projecto deverá, no que respeita ao plano de água, ficar restrito à actual área de jurisdição portuária. Verifica-se assim que as áreas previstas ocupar com a zona de estacionamento a nado e os aterros para ampliação de estaleiro e zona de apoio à pesca encontram-se classificadas no âmbito do POOC como “áreas complementares de conservação da natureza”. De acordo com este PO, estas áreas constituem espaços singulares em termos de valor biofísico, manifestamente importantes como habitat da avifauna existente no espaço lagunar, protegidas por lei e prioritárias em termos de conservação da natureza no contexto do PNRF. De acordo com o art.º 32 deste diploma, ficam interditas nestas áreas a circulação de embarcações e quaisquer actividades que perturbem a avifauna, nomeadamente através do ruído e da redução das condições de tranquilidade necessárias à manutenção das populações.
- As dragagens são as intervenções que poderão gerar impactos sobre o património submerso pelo que será necessário especificar os moldes em que se irá efectuar as dragagens bem como implementar as medidas de minimização propostas no presente relatório. O meio aquático apresenta-se como o mais susceptível à ocorrência de impactos no âmbito deste descritor principalmente durante a fase de construção. Os impactos provenientes da fase de exploração resultam essencialmente das dragagens de manutenção.
- Durante a fase de construção poderão ocorrer impactos no que diz respeito à socio-economia pela circulação de máquinas e trabalhadores, principalmente na época mais quente. Impactes semelhantes poderão ocorrer ao nível da moliscultura motivadas pelas dragagens (quer de construção quer de manutenção) a efectuar e conseqüente aumento da quantidade de poluentes na água.

6 – Consulta Pública

A Consulta Pública decorreu durante 25 dias úteis, tendo o seu início no dia 8 de Abril de 2005 e o seu final no dia 13 de Maio de 2005 período durante o qual foram recebidos dois pareceres provenientes da Rede Eléctrica Nacional – REN e da Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves – SPEA.

A REN informa que não ocorrerão quaisquer interferências do projecto com Linhas de Muito Alta Tensão e/ou outras infra-estruturas da Rede Nacional de Transporte (RNT).

A SPEA levanta objecções ao estudo de impacto ambiental e apresenta as seguintes questões, que refere, contrariar a Directiva Habitats da União Europeia (92/43/CEE) transposta para a Legislação Nacional pelo Decreto-Lei nº 49/2005 de 24 de Fevereiro:

- os impactos cumulativos directos na avifauna presente na área citada estão claramente subavaliados.
- os impactos são muito significativos e fortemente negativos, afectando uma área maioritariamente constituída por rios com marés, sapais, bancos de vasa ou areia e zonas artificiais (urbanas ou industriais);

- o EIA refere que os impactes, no que diz respeito à afectação de habitats são pouco significativos, contrariando a posição daquela associação;
- a área apresenta máximo estatuto de protecção legal nacional ou internacional;
- não foram considerados os impactes directos na avifauna da ZPE da Ria Formosa;
- é considerado grave o facto de não ter sido estudada a evolução das populações de aves marinhas e limícolas presentes, estudo que é considerado prioritário e que terá que considerar a utilização das áreas de alimentação das referidas aves durante um ano;
- no EIA não é realizada qualquer análise referente à importância dos caniçais e outros habitats para aves migratórias em passagem, como por exemplo diversas espécies de passeriformes europeus;
- os impactes causados pela deposição de dragados não está suficientemente avaliado;
- é considerado que as populações de aves limícolas presentes poderão perder muitas áreas de alimentação;
- é considerado necessário a realização de um estudo das correntes e depósitos por forma a evitar os possíveis impactes negativos nas referidas espécies;
- é considerado negativo a ausência de um estudo que indique que impactes têm os sedimentos nas áreas de alimentação das aves residentes e/ou migratórias.

7 – Conclusões

Da análise global efectuada e considerando que o objectivo final do presente projecto, localizado no Parque Natural da Ria Formosa, é o reordenamento da zona piscatória da Fuseta existente e no âmbito da Consulta Pública não há objecções significativas para além do parecer recebido pela SPEA, a CA propõe a emissão de **parecer favorável** ao “Projecto de um Pequeno Porto de Pesca na Fuseta”, **condicionado** ao cumprimento de:

- À não realização dos aterros de zona húmida previstos e a redução das áreas e volumes a dragar ao estritamente necessário, permitindo, com a adopção de medidas de minimização referidas no EIA e complementadas no parecer da CA, enquadrar-se nos objectivos do Decreto-lei 140/99, de 24 de Abril, com a redacção dada pelo Decreto-lei 49/2005 de 24 de Fevereiro.
- Compatibilização com os instrumentos de ordenamento do território, particularmente o Plano de Ordenamento da Orla Costeira – Vilamoura – V.R.S. António e o Plano de Ordenamento do PNRF pelo que terá que ser restringida a área de estacionamento a nado à área portuária e manter a área de estaleiros confinada aos espaços já utilizados. Será ainda de referir que, de acordo com o artigo 56.º da RCM 103/2005, de 27 de Junho, os estaleiros navais existentes deverão ser objecto de análise individualizada com vista à sua adaptação ao POOC.
- A não implementação do enrocamento proposto para o troço final da ribeira do Tronco.
- Ao cumprimento dos objectivos referidos no presente EIA nomeadamente com a de criar condições para reorganizar e relançar a actividade da pesca.
- Não estacionamento de embarcações no canal interior.
- Condicionantes, medidas de minimização e planos de monitorização que a seguir se apresentam.

8 – Condicionantes ao projecto, Medidas de Minimização, Planos e Programas de Acompanhamento e de Monitorização

➤ **Medidas de Minimização e Condicionantes**

Fase do Projecto (em RECAPE)

1. Justificação do dimensionamento do porto e devidamente adaptado às efectivas necessidades da frota de pesca considerando os dados da DGPA no que se refere ao número de embarcações, assim como os próprios números apresentados no EIA (cf. n.º20),
2. As áreas de depósito, estaleiros, oficinas ou quaisquer outras estruturas de suporte à obra devem ser localizadas em áreas anteriormente intervencionado e impermeabilizadas, e devem ser objecto de um projecto específico de recuperação paisagista a aprovar e a implementar após a conclusão dos trabalhos,
3. As dragagens devem ser realizadas com uma draga de sucção cujas especificações técnicas deverão definidas em RECAPE
4. Justificação da cota -2m(ZH) no canal interior de acesso e de -1,5m (ZH) na zona da caldeira e na foz do rio Tronco dado que o canal exterior irá ser dragado à cota -1m (ZH). A cota a implantar deve ser condicionada pela apresentação de um projecto de manutenção do canal de navegação, o qual é definido na RCM 103/2005 como canal principal Fuseta – Barra da Fuseta.
5. Apresentação de perfis longitudinais e transversais da dragagem, bem como as tolerâncias admitidas para as sobredragagens, perfis geológicos da coluna de sedimentos que vai ser dragada;
6. Apresentação dos resultados da nova campanha de amostragem representativa de toda a coluna de sedimentos a dragar de acordo com o disposto no Despacho Conjunto dos Ministérios do Ambiente e dos Recursos Naturais e do Mar (Diário da República Série II nº141 de 21/06/2005). Deverá ser apresentado os perfis geológicos referentes à coluna de sedimentos que se vai dragar;
7. Apresentação dos destinos do material dragado (de acordo com as especificações apresentadas no presente parecer) que devem incluir o volume de sedimentos envolvidos e respectiva granulometria; caso se opte pela imersão do material dragado no local apresentado pelo EIA ou noutra qualquer, deve ser apresentado um estudo detalhado deste local (tal como previsto no EIA) que deve incluir uma cartografia da área a ser utilizada bem como a respectiva avaliação de impactes na geomorfologia e nos sistemas ecológicos, tendo em conta a composição do fundo, a hidrodinâmica e os usos da água na envolvente. Devem também ser apresentadas as respectivas medidas de minimização e programa de monitorização.
8. Apresentação das medidas preventivas de modo a salvaguardar eventuais situações acidentais de derrames de matérias perigosas.
9. Plano Geral de Acompanhamento que contemple um ponto da situação relativamente à implementação das condicionantes, medidas de minimização bem como dos planos de monitorização, que deve ser acompanhado, de uma breve descrição das actividades desenvolvidas; Durante a fase de construção, deve ser elaborado com uma frequência mensal passando, na fase de exploração, a anual;
10. Plano de Recuperação Paisagística da área de apoio à obra bem como um plano de integração paisagista que deverá incluir os locais de estacionamento automóveis.
11. Implementar um sistema adequado de gestão de resíduos e efluentes líquidos gerados durante a obra;
12. Plano integrado de gestão de resíduos no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos, estabeleçam objectivos e afectem tarefas e meios, tendo em consideração a calendarização e faseamento da obra;
13. Elaboração de um plano de dragagem com vista às manutenção das condições de navegabilidade entre a barra da Fuzeta e o porto de pesca será possível garantir o funcionamento normal do porto, e assim poder ser atribuído um estatuto de utilidade pública ao projecto, estatuto este necessário no âmbito do artigo 10.º do Decreto-lei 140/99 de 24 de Abril, com a redacção dada pelo Decreto-lei 49/2005 de 24 de Fevereiro.

Antes do início da fase de construção

14. Deve ser elaborado um plano de circulação para os veículos afectos à obra, minimizando as interferências sobre áreas urbanas, de lazer e de culto das populações.
15. Deve ser elaborado um plano de desvios de trânsito e de percursos alternativos para a circulação rodoviária e pedonal, minimizando as afectações da mobilidade local.
16. Realização de prospecção arqueológica subaquática da área a intervir, prévias ao início da obra por arqueólogos especializados e com experiência em arqueologia subaquática;
17. Delimitação do terreno a ocupar nas operações de construção, definindo a área de estaleiro e estacionamento de máquinas criando medidas de protecção do meio hídrico, protegendo da contaminação por resíduos e efluentes provenientes das actividades construtivas.
18. Calendarização das diferentes fases da obra, nomeadamente a que diz respeito ao processo de dragagem, que deve ter em conta a época balnear, especialmente nos meses de Junho a Agosto, inclusive, assim como outros usos, nomeadamente a época migratória dos peixes.
19. Deve efectuar-se uma campanha de esclarecimento junto da população mais próxima, com o objectivo de informar sobre as principais características da obra (prazos, dimensão, acessos condicionados, etc.) de forma a criar uma melhor aceitação das alterações geradas pela fase de construção;
20. Os responsáveis pela condução da obra deverão proceder a campanhas de sensibilização junto dos trabalhadores, no sentido de garantir o cumprimento das medidas de gestão de resíduos e efluentes.
21. Todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes) deverão ter acompanhamento arqueológico integral, não apenas na fase de construção, desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatação. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
22. Deve ser efectuado o acompanhamento da obra em meio aquático, encharcado, húmido e zonas de interface com o meio terrestre, por um arqueólogo com experiência na área da arqueologia subaquática de todos os trabalhos de construção que impliquem revolvimentos de solos, nomeadamente a abertura fundações e assentamento de estacaria, bem como eventuais zonas de empréstimo de terras. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de existir um arqueólogo por frente de obra.
23. Os trabalhos de dragagem têm de ser acompanhados por um arqueólogo com experiência na área de arqueologia subaquática, de modo a assegurar a não destruição de possíveis vestígios arqueológicos submersos. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de existir um arqueólogo por frente de obra;

Fase de Construção

24. Proibição de rejeições de matérias poluentes de qualquer natureza para o canal interior de acesso ao porto da Fuseta, bem como na área envolvente da Ria Formosa;
25. Adopção de medidas preventivas de forma a salvaguardar eventuais situações acidentais de derrames de matérias perigosas (como por exemplo, combustíveis e lubrificantes);
26. Limpeza imediata da área afectada no caso de qualquer rejeição acidental de matérias potencialmente poluentes;
27. Manter as máquinas nas melhores condições de funcionamento, garantindo uma adequada manutenção dos mesmas, em local apropriado, afastado do plano de água;

28. Deve ser efectuada a limpeza regular dos acessos e da área afectada à obra bem como implementado um sistema de lavagem dos rodados, à saída da área afectada à obra e antes da entrada na via pública, de todos os veículos e de toda a maquinaria de apoio à obra;
29. É proibido a manutenção e abastecimento de viaturas e maquinaria no local de obra.
30. Os materiais transportados e armazenados durante a fase de construção devem ser devidamente protegidos de forma a minimizar as quantidades de poeiras libertadas;
31. Implementar um sistema adequado de gestão de resíduos e efluentes líquidos gerados durante a obra. Este sistema deverá permitir isolar e armazenar temporariamente (sem drenagem para as linhas de água) estes componentes, de forma a posteriormente serem encaminhados para um destino final adequado;
32. O sistema a implementar deve promover a separação dos resíduos e dos efluentes em classes diferenciadas, conforme a sua natureza. Quanto aos resíduos, devem ser instalados contentores para recolha diferenciada. Os resíduos perigosos devem ser alvo de gestão individualizada;
33. A rede pluvial a instalar deve ser provida de uma bacia de retenção, de forma a reduzir a carga sólida do efluente;
34. Deve ser efectuada a execução dos trabalhos de dragagem durante o período de vazamento da maré;
35. Deve ser efectuada a execução dos trabalhos de dragagem fora dos principais períodos de migração das espécies anádromas, em particular fora dos meses de Março e Abril, quando ocorrem os picos mais intensos de entrada de espécies na Ria;
36. Dever-se-á ter em conta os períodos mais críticos para a aquicultura, aquando da realização de dragagens, bem como a potencial necessidade de minimização ou compensação (nomeadamente das empresas com produção na zona adjacente à obra) caso se consiga relacionar a degradação da qualidade da água derivada das operações de dragagem e a eventual afectação da produção dos viveiros de aquicultura, quer de moluscos, quer de peixes;
37. O método de deposição dos dragados deverá ser efectuada de acordo com os seguintes critérios:
 - sedimentos arenosos da classe 1 devem ser utilizados na alimentação de praias, caso o volume envolvido justifique esta acção; caso contrário, dever-se-á proceder de acordo com o ponto 2);
 - sedimentos finos da classe 1 devem ser imersos a batimétricas inferiores a 25 m de modo a que possam contribuir para a reposição de sedimentos na deriva litoral; a escolha deste local deve ser precedida de um estudo de forma a não interferir com bancos de bivalves, zonas de maternidade, rotas migratórias;
 - sedimentos arenosos e finos das classes 2 e 3 podem ser imersos no mar tal como proposto no EIA a partir da batimétrica -30m; em fase de RECAPE deve ser apresentado um estudo aprofundado tal como previsto no Despacho Conjunto que deve incluir a cartografia da área a ser utilizada bem como a respectiva avaliação de impactes na geomorfologia e nos sistemas ecológicos, tendo em conta a composição do fundo, a hidrodinâmica e os usos da água na envolvente.
 - sedimentos arenosos e finos da classe 4 devem ser conduzidos a vazadouro autorizado; neste caso a dragagem deverá ser efectuada em bacia fechada;
 - sedimentos da classe arenosos e finos da classe 5 não devem ser dragados
38. A realização de dragagens e a selecção do local de deposição de dragados deverá ser feita de acordo com as condicionantes previstas no Artigo 26º do regulamento do Parque Natural da Ria Formosa;
39. Elaboração de um plano de dragagens de manutenção, tendo por linha condutora a realização apenas das dragagens estritamente necessárias.
40. A operação de dragagem deve ser conduzida de forma cuidada, devendo ser minimizada a ressuspensão dos sedimentos nomeadamente através de uma baixa velocidade de sucção;

41. Deve proceder-se ao registo das dragagens de obra, de manutenção e das reposições sedimentares com a identificação das áreas de intervenção. Os registos deverão indicar o volume, data e o método de dragagens utilizado.
42. Apresentação de uma carta topo-hidrográfica no final da obra com a delimitação clara do canal de acesso;
43. Após a conclusão da obra devem ser removidas todas as infra-estruturas de apoio à obra e o local deve ser sujeito à recuperação paisagista.
44. Programação do tráfego diário, a fim de evitar concentração excessiva de veículos e circulação nas horas de maior movimento e o acesso de pesados ao interior de zonas urbanas.
45. Salvar nas características ecológicas do local de forma a minimizar a afectação do Sítio Ria Formosa – Castro Marim e da Zona de Protecção Especial para a avifauna (ZPE) da Ria Formosa;
46. As intervenções no Domínio Público Hídrico serão condicionadas à obtenção de licença do INAG (Decreto-Lei n.º468/71 de 5 de Novembro, Artigo 12º, alterado pelo Decreto-Lei n.º46/94 de 22 de Fevereiro).
47. Durante os diversos trabalhos devem ser asseguradas todas as condições de segurança à navegação;
48. O empreiteiro deverá responsabilizar-se pela manutenção e recuperação das vias utilizadas, sempre que a sua deterioração resultar, fundamentalmente, do tráfego gerado por essas obras por parte do empreiteiro após a conclusão das obras;
49. O calendário da obra deverá ser objecto de uma divulgação pública prévia e os pescadores informados das alternativas de percurso e descarga do pescado. Devem ser assegurados locais alternativos para o estacionamento de embarcações e descarga de pescado durante a fase de construção;

Fase de Exploração

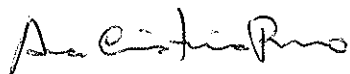
50. Tendo em vista a minimização dos impactes na qualidade da água e sedimentos durante a fase de exploração, as embarcações que utilizarão o porto devem cumprir as orientações da Convenção MARPOL;
51. As dragagens de manutenção devem ser efectuadas fora dos principais períodos de migração das espécies anádromas, em particular fora dos meses de Março e Abril, quando ocorrem os picos mais intensos de entrada de espécies na Ria e fora da época balnear, de Junho a Setembro;
52. A realização de dragagens e a selecção do local de deposição de dragados deverá ser feita de acordo com as condicionantes previstas no Artigo 26º do regulamento do Parque Natural da Ria Formosa;
53. As intervenções no Domínio Público Hídrico serão condicionadas à obtenção de licença do INAG (Decreto-Lei n.º468/71 de 5 de Novembro, Artigo 12º, alterado pelo Decreto-Lei n.º46/94 de 22 de Fevereiro).
54. Caso haja necessidade de proceder ao transporte dos dragados por via terrestre, efectuar um planeamento prévio dos acessos a utilizar, evitando a travessia de zonas sensíveis e desconcentrando o mais possível a afluência diária dos veículos;
55. Reduzir a todo o custo os impactes com os recursos vivos adultos e juvenis, o que inclui forçosamente áreas de desova e áreas de maternidade;
56. Necessidade de serem criadas condições para uma exploração adequada, com alternativas ao despejo de resíduos orgânicos líquidos ou sólidos para o interior do porto. Conjuntamente, deve ser efectuado o controlo de actividades de reparação, manutenção ou pintura das embarcações, limpeza ou lubrificação de motores ou manuseamento de óleos ou combustíveis, para que não constituam mais uma fonte de poluição.

➤ **Planos e Programas de Minimização**

1. Plano Geral de Acompanhamento que contemple um ponto da situação relativamente à implementação das condicionantes, medidas de minimização bem como dos planos de monitorização, que deve ser acompanhado, de uma breve descrição das actividades desenvolvidas; Durante a fase de construção, deve ser elaborado com uma frequência mensal passando, na fase de exploração, a anual;
2. Programa de monitorização para a qualidade da água, conforme proposto no EIA, devendo o mesmo contemplar mais um local de amostragem para além dos previstos fora da área de influência do projecto que servirá como ponto de controlo.
3. Propõe-se ainda a monitorização da qualidade da água e do local de deposição dos dragados (conforme previsto no EIA) de modo a reduzir a probabilidade de ocorrência efeitos irreversíveis na estrutura da comunidade e delimitar fenómenos de bioacumulação responsáveis pela toxicidade das espécies com interesse económico. Para tal, deve-se, evitar o acréscimo de matéria orgânica na bacia interior do porto, assim como, o aumento do nível tóxico do meio em metais pesados, detergentes, fenóis e compostos organo-estanhados (TBT). Estes compostos são constituintes de algumas tintas antivegetativas utilizadas na pintura das embarcações.
4. Plano integrado de gestão de resíduos no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos, estabeleçam objectivos e afectem tarefas e meios, tendo em consideração a calendarização e faseamento da obra

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

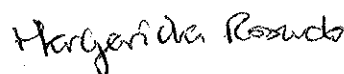
Instituto do Ambiente



(Arq.^a Cristina Russo)

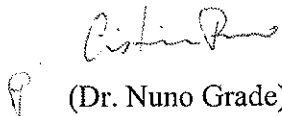


(Eng.^o Pedro Antão)



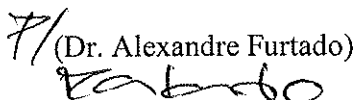
(Eng.^a Margarida Rosado)

Instituto da Conservação da Natureza



(Dr. Nuno Grade)

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve



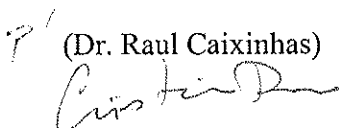
(Dr. Alexandre Furtado)

Instituto Português de Arqueologia



(Dr.^a Maria João Brum)

Instituto da Água



(Dr. Raul Caixinhas)