

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Estudo de Impacte Ambiental

“Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal”

Projecto de Execução

Agência Portuguesa do Ambiente
Instituto da Água, IP
Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, IP
Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, IP
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de LVT

25 de Junho 2008

Índice

1. Introdução	Pág. 1
2. Projecto em Avaliação	Pág. 1
3. Avaliação da Conformidade do EIA	Pág. 2
3.1 Aspectos Gerais	Pág. 2
3.2 Apreciação dos Aspectos Específicos	Pág. 3
4. Conclusão	Pág.12

1. Introdução

Deu entrada na Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a 12 de Maio de 2008, para Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal, em fase de Projecto de Execução, dando cumprimento à legislação sobre AIA – DL nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL nº 197/2005, de 8 de Novembro e pela Declaração de Rectificação nº 2/2006, de 2 de Janeiro. O projecto foi instruído ao abrigo do ponto 13 do Anexo II da referida legislação.

De acordo com o EIA e a Nota de Envio a entidade proponente e licenciadora do projecto é a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA.

A APA, como Autoridade de AIA, nomeou, ao abrigo do Artigo 9º da referida legislação, a respectiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades: Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Instituto da Água, IP (INAG), Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, IP (ICNB), Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, IP (IGESPAR), e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR/LVT).

Os representantes nomeados por estas entidades são:

- APA – Eng.ª Dora Balixa, que preside, Eng.º Augusto Serrano, responsável pela Consulta Pública, e Dr. Nuno Sequeira, responsável pela análise do factor ambiental Ruído.
- INAG, IP – Eng.º Paulo Machado.
- ICNB, IP – Arq.º Ricardo Espírito Santo.
- IGESPAR, IP – Dr.ª Maria Ramalho.
- CCDR/LVT – Eng.ª Patrícia Cabrita.

Participou ainda na elaboração deste Parecer a Dr.ª Teresa Rafael do INAG, IP.

Pretende-se com este Parecer verificar se o EIA contém, em função do definido no art.º 12º dos diplomas legais atrás mencionados, a informação adequada, face aos conhecimentos e métodos de avaliação existentes e, à fase em que o mesmo se encontra (Projecto de Execução), que permita prosseguir o procedimento de AIA.

Para a elaboração deste parecer foram tidos em consideração os contributos dos representantes acima mencionados, no âmbito das suas competências.

2. Projecto em Avaliação

O EIA em avaliação é referente à Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal, a qual se encontra em fase de Projecto de Execução. Localiza-se no concelho de Setúbal, na freguesia do Sado. O projecto, de acordo com o EIA

enquadra-se numa estratégia geral de reabilitação da zona afectada ao Terminal da Eurominas. De acordo com o EIA é constituído por três Fases (Fases Preliminar, A e B).

3. Avaliação da Conformidade do EIA

3.1 Aspectos Gerais

Tal como previsto na alínea d) do nº 5 do art.º 9º, da legislação de AIA, proceder-se-á, de seguida, à verificação da conformidade legal do EIA.

O EIA, datado de Abril de 2008, é composto pelos Volumes correspondentes ao EIA e ao Resumo Não Técnico.

O EIA foi acompanhado do Processo de Concurso intitulado *Elaboração do Projecto Técnico e Processo de Concurso para a Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres no Porto de Setúbal (Caixas 1, 2 e 3)*.

O EIA foi elaborado pela empresa Profico-Ambiente, entre Fevereiro e Dezembro de 2006, tendo a componente sonora sido actualizada em Fevereiro de 2008.

Em termos globais considerou-se que o EIA apresentado apesar de estruturalmente apresentar algumas incorrecções, em termos de conteúdo apresenta lacunas significativas, sendo que a informação em falta corresponde a um conjunto substancial de elementos a esclarecer, desenvolver ou corrigir, que não permite uma adequada sistematização e organização dos documentos, quer para a consulta pública quer para a análise da Comissão de Avaliação.

Face ao documento intitulado *"Critérios para a Fase de Conformidade em AIA"*, disponível no site da APA, em AIA Digital, considera-se que o EIA em avaliação não cumpre os critérios 1, 2, nalguns aspectos, 3 para o factor ambiental Paisagem, 9, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 20 e 21.

Considera-se assim, em termos globais, que o EIA apresenta lacunas significativas ao nível da descrição e justificação do projecto, ausência de integração do projecto dentro das actividades do Porto de Setúbal, lacunas ao nível da análise dos vários factores ambientais e da avaliação de impactes cumulativos com outros projectos, ao nível das medidas de minimização, as quais se apresentam bastante genéricas e pouco adaptadas à fase de projecto de execução. (p.e as medidas de minimização propostas para o factor ambiental Ecologia são *"minimizar o mais possível, a faixa de circulação de máquinas..."* e *"Em geral, minimizar todas as perturbações no sapal."*)

Em termos de impactes cumulativos, aspecto relevante face à envolvente e à natureza do projecto do projecto, o EIA limita-se a referir que aos impactes identificados acrescem outros, sem os identificar e avaliar.

Outro aspecto que não se considera adequado foi a inclusão no EIA de uma "análise preliminar de traçados hipotéticos de soluções alternativas" (pág. 15 do EIA), relativamente à intenção de construção de uma linha ferroviária, a qual será da responsabilidade da REFER e que de acordo com o EIA será sujeita ao respectivo procedimento de AIA.

De acordo com a legislação de AIA existente, o EIA deve ser acompanhado "do respectivo estudo prévio ou anteprojecto ou, se a estes não houver lugar, do projecto sujeito a licenciamento.". Desta forma, o Projecto entregue refere (Carta 0514-1.90-015) que o Acesso Ferroviário não faz parte desta Empreitada, pelo que a CA não se poderá pronunciar, na ausência do respectivo projecto, sobre a selecção de traçados alternativos.

O texto do RNT para além de confuso, inclui informação pouco relevante, o que reflecte o próprio conteúdo do EIA, não estando adequado para servir de base à consulta pública.

Assim, e em termos de conteúdo, considera-se que o EIA não cumpre os pontos 3 e 4 do Artigo 12º, da legislação atrás mencionada, não apresentando o conteúdo mínimo necessário para que seja possível à CA identificar e avaliar os potenciais impactes ambientais resultantes da implementação deste Projecto de Execução.

No ponto seguinte proceder-se-á à análise específica, referindo-se as principais deficiências ao nível dos vários capítulos do EIA, as quais fundamentam o não cumprimento dos critérios acima referidos.

3.2 . Apreciação dos Aspectos Específicos

Entidade Licenciadora

- Referindo-se no EIA que o armazenamento de Pet-coque tem como entidade licenciadora a DGEG, e sendo este projecto incluído na descrição do projecto no EIA, não é claro se quando a APSS concessionar a actividade de movimentação de cargas para o sector privado, estes projectos serão sujeitos a procedimento de AIA. Saliente-se que consultada a peça de projecto e também de acordo com o referido no EIA o projecto será "da competência dos Concessionários", limitando-se o projecto agora em avaliação a prever na fase preliminar a preparação da área provisória para armazenagem de pet-coque; as fases seguintes A e B, sendo que na B se prevê a ampliação desta armazenagem, serão já da responsabilidade do concessionário.
- Refere-se no EIA que o depósito de dragados tem como entidade licenciadora o IPTM, no entanto este aspecto não se encontra correcto, uma vez que actualmente a imersão de resíduos rege-se pelo disposto na Secção V, artigos 60º e 61º do Decreto-Lei nº226-A/2007, de 31 de Maio e Portaria nº 1450/2007, de 12 de Novembro.

Localização e Justificação do Projecto, Âmbito do Estudo

- 1 Justificação do Projecto – Não é efectuada qualquer descrição das actividades actuais do Porto de Setúbal, de forma a se poder enquadrar o projecto em avaliação nas actividades do mesmo; não é apresentada cartografia com os limites do Porto de Setúbal, com identificação das várias estruturas/infra-estruturas existentes e com o enquadramento do projecto em avaliação. Não são apresentadas justificações fundamentadas para as várias componentes do projecto em avaliação. Não se refere qual a necessidade de criação de um terminal especializado em graneis sólidos, nomeadamente qual a necessidade de se incluir o armazenamento de cereais e adubos.
- 2 Não é apresentado um estudo de tráfego que justifique que a estrada actual não é suficiente para os tráfegos previstos; este estudo deveria ter em conta o tráfego associado à futura Unidade de Recepção e Moagem de Clínquer. Não se referem o número de camiões que actualmente utilizam a via rodoviária que será beneficiada, não se refere o actual tráfego de navios.
- 3 Não é fundamentada a opção de colocação de armazenamento de cereais e adubos, clínquer e pet-coque, no mesmo terminal.
- 4 Face aos objectivos dos terminais futuros, não se esclarece o modo de compatibilidade de operação dos vários produtos, dada a sua significativa diversidade e os armazenamentos previstos.
- 5 Não é perceptível a relação entre a diferença de produtos e a diferença de operadores, no sentido de clarificar se a exigência do controle de operações obriga a operadores especializados ou se por outro lado haverá um operador global.
- 6 Alternativas estudadas:
 - Não se considera fundamentada a não existência de alternativas. As alternativas não são só de localização, poderão ser as relativas aos processos tecnológicos envolvidos.
 - Deveriam ter sido equacionados diferentes cenários de exploração do novo terminal de modo a avaliar os impactes decorrentes do aumento do número de embarcações que utilizam o canal Sul.
 - Deveriam ter sido equacionados diferentes cenários de exploração do novo terminal de modo a avaliar os impactes decorrentes do aumento de tráfego rodoviário, nomeadamente na envolvente ao acesso que liga a área de implantação do projecto à EN10-4.
- 7 Projectos Associados – Não é perceptível o facto do projecto de dragagem da frente do cais e da área da nova bacia de rotação ser apresentado no EIA como projecto associado e na descrição das fases de projecto ser uma componente do projecto em avaliação.
- 8 Não é apresentada uma adequada descrição e caracterização, devidamente aprofundada dos aspectos relevantes, das actividades actualmente desenvolvidas na área em avaliação, onde se referisse qual/quais as entidades que têm a concessão actual deste espaço (e até quando a mantêm), como é efectuado o desembarque e o armazenamento de clínquer e pet-coque, em que quantidades, em que condições é depositado, quais os actuais sistemas de drenagem de águas e de contenção de águas em caso de acidente, que infra-estruturas de tratamento de águas existem actualmente, qual o tráfego envolvido (quer de camiões quer de barcos), como é efectuada a rotação dos barcos, etc. (De salientar que na pág. 308 se enumeram um conjunto de intervenções efectuadas no Terminal, que deveriam ter sido referenciadas na descrição do projecto).

- 9 Não é perceptível se a fase preliminar decorrerá em simultâneo com a actual exploração do terminal, e em caso afirmativo em que condições se efectuará. Não são perceptíveis as implicações relativas à simultaneidade de armazenagem de cereais e adubos e da requalificação e disciplina das operações portuárias de movimentação de pet-coque e clínquer do actual operador (a possibilidade de adjudicação imediata é avançada no EIA); não são indicadas as medidas ambientais previstas e que será necessário assegurar. O EIA deveria ainda ter referido se as actuais actividades/concessão se manterão ou não pós-projecto.
- 10 Dada a alteração de produtos a servir, na transição para a Fase A, não é perceptível a indicação das operações associadas e respectiva responsabilidade.
- 11 Não é perceptível qual o modo de assegurar a adaptação do terminal para a armazenagem de cereais, atendendo ao seu uso anterior, e quais os motivos ambientais decisivos para essa opção.
- 12 Não é apresentada uma caracterização das actividades dos projectos contíguos a este, existentes ou previstos, nomeadamente dos aspectos que irão induzir a ocorrência de impactes cumulativos.
- 13 Não é apresentado um Extracto de Ortofotomapa, de data recente, da área em estudo (na falta de elemento cartográfico mais recente deveria ter sido incluído o Extracto da fotografia aérea ortorectificada que permitiu elaborar o Desenho 13).
- 14 Partindo do pressuposto que apenas existirá uma subestação eléctrica na área, não se esclarece se será removida (pág. 36 do EIA), ou se será mantida (pág. 52 e 303).
- 15 Não são apresentados valores para a área de ampliação do Terminal existente da Eurominas (veja-se, a título de exemplo, a comparação entre os Desenhos 1 e 4), distinguindo-se entre a que corresponde à plataforma existente e a que corresponde a área de sapal / lodaçal / estuário, nas suas diversas componentes (novas estruturas (novo cais incluído), arruamentos e pavimentos, áreas de saibro, áreas livres ou outras).
- 16 Não é apresentado o local onde se efectuará a divergência dos acessos do presente projecto relativamente à nova "Unidade de Recepção e Moagem de Clínquer do Porto de Setúbal" e as razões da proposta de dois pequenos trechos de via rodoviária sem continuidade na proximidade da Encosta do Moinho Novo.
- Termos de Referência – Não é perceptível o que se entende por "Termos de Referência" do projecto e os "subsequentes documentos da APSS", mencionados na pág. 26.
- Previsões de Tráfego – São mencionados 3 cenários sem se referirem com que critérios foram definidos. Não é explicitado como se passa do "Sub-total" para o "Total geral" no Quadro 3.1.2. De salientar que quer a Figura 3.1.1 quer o Quadro 3.1.2 são quase ilegíveis.
- 17 Não se refere a relação entre o tipo de produtos armazenados e o tipo de transporte (rodo ou ferroviário) o tráfego associado previsto e a respectiva origem e destino destes produtos.
- Justificação às Alterações aos Termos de Referência do Projecto – Não é perceptível se o projecto apresentado reflecte estas alterações. De acordo com o referido neste sub-capítulo algumas componentes do projecto ficarão dependentes dos resultados dos concursos de concessionamento que a APSS tiver entretanto lançado, o que também se conclui da análise do Quadro 3.3.1. Desta forma, ficará ao critério do concessionário a definição de algumas componentes do projecto em avaliação, aspecto que não se considera devidamente esclarecido. (pe, de acordo com o EIA ficará ao

critério do concessionário a definição do sistema mecânico de movimentação de clínquer). Sendo este um projecto de execução considera-se que estes aspectos deveriam estar totalmente definidos e não estarem dependentes do futuro concessionário.

- Fase Preliminar:
 - Não são referidas as condições actuais de movimentações de cargas. (Pág 31).
 - Não são apresentadas as "*melhorias indispensáveis para que a situação passe a ser mais aceitável, do ponto de vista ambiental*".
 - Não é apresentada uma justificação para o facto de não terem sido equacionadas outras alternativas para o armazenamento em terra de Pet-coque, dadas as características deste produto.
 - Nas pág 50/51 refere-se que a actual rede de drenagem de águas pluviais e residuais encontra-se inoperacional e/ou inadequada e que esta situação tem implicações a nível da poluição do solo e do ambiente marinho, e que se torna necessário proceder à concepção integral do sistema de drenagem e tratamento e à desactivação do sistema existente. Desta forma, esta componente do projecto deveria ter sido adequadamente apresentada (quer a existente quer a que se perspectiva).
 - Refere-se no Projecto relativamente às acções previstas no âmbito da "*Drenagem e Tratamento de Águas Residuais*" (pág. 4 b e c do Volume III – Projecto), o facto de ter sido projectada uma ETAR e de existir um tratamento complementar para tratamento das águas de escorrência provenientes da zona de armazenagem de pet-coque. No entanto, não é perceptível se estes aspectos foram contemplados no EIA, quer como componente do projecto em avaliação, quer na avaliação de impactes.
- Não são apresentadas as coordenadas geográficas dos pontos centrais apresentados na Figura 3.3.5 para a imersão de dragados.
- Não é apresentada cartografia com a bacia de acostagem a construir durante a Fase A para serviço do novo cais e a bacia de acostagem prevista para o cais da Unidade de Recepção e Moagem de Clínquer.
- Uma vez que o projecto se encontra em fase de projecto de execução o estudo deveria englobar um plano de dragagens que deveria incluir os perfis transversais e longitudinais da dragagem, os métodos e equipamentos de dragagem, a calendarização da obra e a identificação de potenciais destinos do material dragado; neste âmbito deveria ainda ter sido equacionada a hipótese de reaproveitamento do material na execução desta obra, caso existisse essa possibilidade.
- No que diz respeito à identificação do/s destino/s do material dragado, o EIA deveria incluir esta informação e não remetê-la para o IPTM, uma vez que por um lado, neste momento aquele Instituto já não tem competências no licenciamento desta matéria e por outro existem impactes associados a esta operação que deveriam ter sido avaliados no âmbito do procedimento de AIA.

Geomorfologia

- Não são apresentados os perfis longitudinais da via rodoviária. Não é apresentada informação relativa aos principais aterros/escavações da via rodoviária.

- Não são perceptíveis quais os aterros associados à recuperação e à futura expansão dos cais de acostagem.
- O estudo não avalia os impactes ambientais ao nível da geomorfologia associados à realização de dragagens e construção do novo cais.
- As medidas de minimização apresentadas não se encontram adequadas à fase de projecto de execução, sendo bastante vagas, e não se encontrando concretizadas.

Recursos Hídricos

- A caracterização do material a dragar foi feita com base no Despacho Conjunto DR II Série, nº141 de 21/06/95 o qual foi revogado pelo Decreto-Lei nº226-A/2007, de 31 de Maio e pela Portaria nº1450/2007, de 12 de Novembro. Por outro lado, e tendo em conta o referido Decreto-Lei a amostragem de sedimentos deve ser representativa da coluna de sedimentos a dragar, ou seja desde a superfície até à cota de dragagem. Assim sendo, deveriam ter sido apresentadas quais as cotas actuais e futuras das áreas a dragar, de modo a avaliar se as amostragens superficiais são ou não representativas do material a dragar.
- Não é mencionada a cota do canal sul de navegação, pelo que não é perceptível a necessidade de o mesmo ser dragado até à cota 9 9,5m ZH.
- O estudo não avalia os impactes ambientais na fase de construção associados à dragagem no que diz respeito à formação de plumas de turbidez. Deveria ter sido efectuada uma simulação da dispersão da pluma de sedimentos na zona de dragagem e na zona de imersão de dragados.

Ruído

- O Anexo IX (Ambiente Sonoro) do EIA não se encontra correcto, uma vez que o enquadramento legal apresentado (Regime Legal sobre a Poluição Sonora) já foi revogado pelo actual Regulamento Geral do Ruído.
- Relativamente às medições acústicas efectuadas, para caracterizar o ambiente sonoro da situação de referência, não é indicada a duração das mesmas, nem se foram realizadas medições em, pelo menos, dois dias distintos, de modo a garantir a representatividade das mesmas. Assim, estes aspectos deveriam ter sido esclarecidos, de forma a se poder justificar a necessidade de novas medições, antes do início da fase de construção.
- No item 4.10.2.2 do EIA (descrição das situações consideradas, pág. 196), para cada uma das situações analisadas é indicada a "*classificação proposta*" (zona mista ou zona sensível). O estudo não refere se a Câmara Municipal de Setúbal já efectuou a classificação de zonas mistas e zonas sensíveis, nem explicita os valores limite que o próprio EIA considera para verificar se o projecto em análise dará cumprimento ao RGR.
- Em relação à situação 6, para a qual foram detectadas componentes tonais, deveriam ter sido apresentado os elementos que permitem a identificação dessas componentes (nomeadamente, os espectros de um terço de oitava e a identificação das respectivas bandas onde se verifica a tonalidade).

- A identificação e avaliação dos impactes ambientais, para a fase de exploração, foi realizada com base no software de previsão acústica – *CadnaA*. Metodologicamente, o estudo assumiu a previsão dos níveis sonoros associando um valor hipotético de potência sonora (80 dB(A)/m^2), a uma fonte sonora vertical em área, com 7 metros de altura. Considera-se insuficiente que o estudo, em fase de Projecto de Execução, não apresente os valores de potência relativos aos equipamentos a instalar, limitando-se a prever os níveis de ruído ambiente com base na potência sonora correspondente ao valor de acção inferior constante no Decreto-Lei n.º 182/2006, de 6 de Setembro (regime jurídico de protecção dos trabalhadores contra o ruído). A avaliação dos impactes no ambiente sonoro dos receptores sensíveis deveria basear-se numa simulação das futuras fontes sonoras do projecto, nomeadamente, na potência sonora dos equipamentos ruidosos a instalar e no tráfego rodoviário e, eventualmente, no ferroviário das vias de acesso ao terminal.
- Não foram avaliados os impactes cumulativos. Apesar do estudo fazer referência à existência de uma Unidade de Recepção e Moagem de Clínquer, em fase de construção (instalação essa que foi sujeita a um processo de AIA e possui uma DIA), situada ao lado do projecto agora em análise, essa Unidade não foi considerada como fonte sonora na avaliação de impactes.
- Plano de Monitorização - No item 9.2.3 (pág. 362), a afirmação "*O $L_{Aeq,T}$ deverá corresponder, pelo menos, ao período diurno, entardecer e nocturno (caso não ocorram actividades num desses períodos, a sua não contemplação deverá ser equacionada em função da necessidade de caracterização de L_{den}* " não se afigura correcta, dado que, para actividades ruidosas permanentes, a verificação do cumprimento dos valores limite é obrigatória, logo, seria necessário determinar o parâmetro L_{den} para o qual seriam necessárias medições em todos os períodos de referência.

Ecologia

- Considera-se pouco definido o impacte potencial para a ecologia aquática, em particular para a população de Roaz-corvineiro *Tursiops truncatus* do Sado, pelo que deveria ser apresentado um estudo relativo aos impactes cumulativos expectáveis sobre esta população no âmbito do funcionamento das várias estruturas portuárias em funcionamento ou em projecto, com a referência às cargas de tráfego associadas.
- Também relativamente à população de roazes-corvineiros é feita referência à continuidade do seu estudo, sem serem apresentados quaisquer dados sobre os termos, âmbito e metodologias que se prevêem aplicar.
- Não se consideram clarificadas as Medidas de Minimização e/ou Compensação, uma vez que é referenciada uma medida compensatória que decorre de um outro projecto.
- Quanto ao Programa de Monitorização relativo à Ecologia Aquática, considera-se que deveria ser mais finamente definido o seu âmbito, nomeadamente quanto à periodicidade das amostragens, metodologias a utilizar e à publicitação de resultados.
- Assim, deveriam ter sido apresentados dados relativos às Medidas de Minimização e/ou Compensação bem como aos Programas de Monitorização mais objectivados (com quantificação e qualificação), seja no âmbito da sua inserção e complemento de outras medidas de compensação já a decorrer ou, por outro lado, em novas áreas/localização/metodologias.

Solos

- Não é apresentada cartografia que permita identificar os pontos de amostragem referidos no Anexo I. Não foi apresentada cartografia com os locais onde foi encontrada contaminação dos solos.
- Não é apresentada cartografia com a indicação dos solos que serão removidos.
- Não são apresentados os sistemas de segurança existentes nas instalações, mencionados na avaliação de impactes deste factor ambiental.
- Não é referida a proveniência do solo que irá substituir o solo contaminado que será retirado.

Ordenamento do Território

- O alargamento da estrada de acesso ao terminal deveria ter sido abordado neste factor ambiental.
- Não são explicitados os motivos que presidem ao facto de ser colocada a possibilidade dos estaleiros poderem ser instalados fora dos limites da área de intervenção directa do projecto (neste caso o Terminal Eurominas).
- O ponto 4.5.3.3 e as Conclusões e Recomendações, não se encontram de acordo com o exposto no Ofício remetido pela CCDRLVT à PROFICO Ambiente, com referência DSGA/DAA-000894-2006 (integrado no Anexo XIV), onde se informa que o município de Setúbal não dispõe de carta de Reserva Ecológica Nacional publicada, pelo que se aplica o regime transitório desta restrição de utilidade pública – Artigo 17º do DL n.º 93/90, de 19 de Março, na sua redacção actual – que sujeita à aprovação desta CCDR as obras e os empreendimentos localizados nas áreas incluídas no anexo II do mesmo Diploma.
- Sempre que se menciona no EIA que será necessário consultar o ICNB refere-se que “*esta entidade deverá emitir parecer favorável a este respeito*” (pág 102 e 103 e 114), desta forma deverá esclarecer-se se existe algum compromisso por parte desta entidade.

Sócio-economia

- Não é mencionada qual a área de influência da contaminação dos solos e a sua relação com o uso/actividade nos solos vizinhos.
- Não é apresentada a localização e as implicações para a circulação associada ao projecto da variante à EN10-4.

Qualidade do Ar

- Não é apresentada a caracterização dos receptores sensíveis mais relevantes, do ponto de vista da qualidade do ar, na envolvente do projecto e junto às vias de expedição de mercadorias.
- Atendendo a que as campanhas utilizadas para caracterizar a situação de referência reportam-se ao ano de 2001 e não abrangem o poluente partículas, considera-se insuficiente a caracterização do ambiente afectado apresentado no EIA. Devia-se ter recorrido aos dados monitorizados nas estações pertencentes à Rede de Medição da Qualidade do Ar de Lisboa e Vale do Tejo; os dados podem ser consultados na página www.qualar.org ou em alternativa solicitados à CCDR/LVT. Poderiam ainda utilizar-se os dados de campanhas de monitorização da zona onde se localiza o projecto, caso

disponíveis. Devia-se também ter efectuado uma análise das principais fontes de emissão na envolvente do projecto.

- Não foi apresentada uma estimativa dos valores de concentração dos poluentes no ar ambiente, em especial para partículas PM10, tendo por base as emissões decorrentes da implementação do projecto (fase de exploração), nomeadamente, do tráfego gerado pelo mesmo, das operações de descarga e das operações de armazenagem. A importância de estimar, tanto quanto possível, os efeitos do projecto na qualidade do ar, de forma a avaliar o cumprimento das normas relativas à qualidade do ar, prende-se também com o facto da zona onde se insere o projecto se encontrar próximo da aglomeração Setúbal (unidade de gestão territorial da qualidade do ar), onde têm ocorrido excedências aos valores limite para partículas, PM10, em número superior ao permitido pelo normativo legal, estando a decorrer os trabalhos para a elaboração do programa de execução referente aos Planos e Programas para a Melhoria da Qualidade do Ar da Região de Lisboa e Vale do Tejo, nos termos do D.L. n.º 276/99, de 23 de Julho, com as alterações introduzidas pelo D.L. n.º 279/2007, de 6 de Agosto.
- Não foram avaliados os impactes cumulativos.
- A revisão dos aspectos anteriores poderá ter que levar à revisão das medidas de minimização e dos programas de monitorização da Qualidade do Ar.

Paisagem

- Não foi apresentada a justificação dos intervalos relativos às classes de altimetria e de declives.
- A análise da qualidade visual da paisagem não teve em conta as classes anteriormente definidas (declives), não se tendo utilizado as classes de altimetria, não tendo sido apresentada qualquer justificação.
- Não se considera adequada a escala em que foi apresentada a cartografia para avaliação deste factor ambiental (as cores utilizadas dificultam a sua leitura e o facto de a zona do Terminal aparecer com uma mancha opaca por cima impede a leitura).
- Não se considera, face à conclusão da situação de referência, de que 75% da área em estudo tem elevada qualidade visual, e à fase de projecto de execução em que o projecto se encontra, a não existência de um Plano de Integração e Recuperação Paisagística da área a intervencionar.

Património

- Não é apresentada a delimitação da Área de Estudo no desenho 25 relativo às ocorrências patrimoniais.
- Não é esclarecido o que se entende por Área de Incidência (AI).
- O elemento nº 4 inventariado como património não foi incluído no desenho 25.
- Não se identificou na legenda da figura 4.131. – Património Subaquático, a origem dos dados expostos.
- Não foi efectuada correspondência com entre o CNS (Código Nacional de Sítio) e os elementos arqueológicos identificados.

- Não foram incluídos os sítios localizados na envolvente do projecto que auxiliam na caracterização da Área de Estudo tais como: Ponta da Areia - CNS 5548, Moinho Novo-CNS 5547; Povoado Sapec-CNS 12137; Moinho Novo-CNS 5547; Barrosinha-CNS 3169. Refira-se que a localização cartográfica e descrição mais detalhada destes sítios está disponível para consulta no IGESPAR IP (Endovélico e Arquivo Documental).
- A fig. 2.2.1 deveria ter sido completada com a marcação do acesso rodoviário, dado que este não é visível.
- Não se encontra explicitado o que esteve na base das poligonais desenhadas relativamente à área prospectada.
- O alargamento do acesso rodoviário não foi incluído nas Medidas de Minimização previstas para o Descritor Património.
- A consulta bibliográfica deveria ter sido completada incluindo obras importantes para a caracterização da área de estudo nomeadamente: COSTA, António – Estações pré-históricas dos arredores de Setúbal, 1905; SILVA, Carlos – Ânforas romanas da Qtª da Alegria, 1979; BALTAZAR, Luís – Almadan, 1982.
- Deveria ter sido confirmada a localização e respectiva caracterização (caso fosse detectado) do sítio arqueológico Ponta da Areia pois, segundo informação cartográfica existente no Sistema Endovélico, não se encontra no local assinalado no EIA.
- Deveria ter sido confirmada a localização do sítio do Moinho Novo com base nos dados existentes no IGESPAR IP. Caso tivesse sido detectado, devia-se ter procedido à sua caracterização.

Resumo Não Técnico

O Resumo Não Técnico (RNT) constitui uma das peças do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) e deve sumarizar e traduzir em linguagem não técnica o conteúdo do EIA, tornando este documento mais acessível a um grupo alargado de interessados. Deste modo, o RNT é um documento essencial na Participação Pública em processos de Avaliação de Impacte Ambiental.

Face à extensão e à complexidade técnica que normalmente caracterizam os relatórios dos EIA, é fundamental que o RNT seja preparado com rigor e simplicidade, de leitura acessível e dimensão reduzida, mas suficientemente completo para que possa cumprir a função para a qual foi concebido.

Da análise do RNT, verifica-se que este reflecte as insuficiências do EIA, apresentando uma insuficiente e incorrecta explicação do projecto, dos impactes ambientais e medidas de minimização.

Outro aspecto que não se considera adequado é a inclusão no RNT de soluções alternativas relativamente à intenção de construção de uma linha ferroviária, a qual será da responsabilidade da REFER e que de acordo com o EIA será sujeita ao respectivo procedimento de AIA. Este facto confunde os leitores sobre as componentes do projecto que estão efectivamente em avaliação, tornando-se bastante evidente ao observar a única figura presente no RNT.

Verifica-se também que a cartografia/figura apresentada não permite a visualização das várias componentes do projecto e das estruturas já existentes, principalmente quando se está perante um Projecto de Execução.

5. Conclusão

Face ao acima exposto, considera-se que o EIA em avaliação não permite atingir os objectivos fundamentais da avaliação de impacte ambiental, não apresentando o conteúdo mínimo expresso na legislação em vigor.

Assim, a CA pronuncia-se pela desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental, o que de acordo com o n.º 8 do Artigo 13º, do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio com as alterações introduzidas pelo DL n.º 197/2005, de 8 de Novembro, determina o encerramento do processo.

Pela Comissão de Avaliação,

Dora Balixa