

Para / To **APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA**
a/c Engº Ernesto Carneiro

Fax nº **265230992**

De / From **Director-Geral da APA**

Nº de pags. / Nr. of pages **13**

Nossa referência / Our reference **627/08/ GAIA**

Assunto / Subject **Processo de AIA 1906. AIA da Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal. Parecer da CA.**

Foi recebido a 18 de Julho de 2008 nesta Agência, no âmbito da Audiência Prévia à Proposta de Desconformidade do EIA da "Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal", o documento intitulado "Resposta À Proposta de Desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental do Projecto da Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal" ao abrigo do Artigo 100º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo".

Solicita a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra a reapreciação e reanálise das conclusões do parecer da CA.

Da análise dos contributos das entidades que constituem a Comissão de Avaliação sobre a documentação remetida pela APSS, considera-se que as alegações apresentadas não alteram a apreciação da CA, tal como se explicita no documento em anexo, não se encontrando fundamento para que haja uma alteração à tomada de decisão proposta. Assim, é declarada a Desconformidade do EIA anexando-se a respectiva Declaração.

Com os melhores cumprimentos.

O Director-Geral

António Gonçalves Henriques



Anexos: Parecer da CA

Declaração de Desconformidade.

António Gonçalves Henriques
Director-Geral

DMB

Declaração de Desconformidade

do Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução da

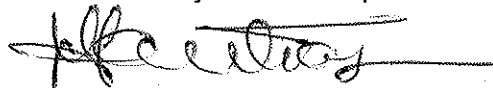
“Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal”

De acordo com o n.º 4 do art. 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005 de 8 de Novembro, e após apreciação técnica do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projecto de execução da “Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal” pela Comissão Avaliação, bem como dos elementos apresentados pelo promotor em sede da Audiência Prévia, ao abrigo do art.100.º e seguintes do Código de Procedimento Administrativo, declara-se a desconformidade do EIA.

Instituto do Ambiente, 30 de Julho de 2008

O Director-Geral

António Gonçalves Henriques



Fernando Santiago
Director-Geral

Parecer da Comissão de Avaliação

Sobre

As alegações apresentadas pelo proponente relativas ao Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental nº 1906, do Projecto de Execução da "Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal"

Foram recebidas a 18 de Julho de 2008, remetidas pelo proponente - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, as alegações ao Parecer da Comissão de Avaliação (CA) sobre a conformidade do EIA do Projecto de Execução da "Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres". As alegações encontram-se no documento intitulado "Resposta À Proposta de Desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental do Projecto da "Empreitada de Recuperação Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas e Acessos Terrestres, no Porto de Setúbal", documento este que não se encontra datado, nem assinado.

A Comissão de Avaliação após análise do referido documento e tendo por base a numeração das alegações apresentadas, considera o seguinte:

Relativamente ao conteúdo do ofício da APSS 2082/08 – DEIA, importa referir que a Comissão de Avaliação, nesta fase, apenas se pronunciou pela conformidade do EIA com o disposto no Artigo 12º da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (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 - não tendo emitido qualquer juízo de valor quanto ao projecto em avaliação, nem posto em causa o mesmo.

Quanto à existência, por inúmeras vezes referida ao longo das alegações, de critérios de apreciação diferentes, importa salientar que os projectos em avaliação são diferentes, bem como os conteúdos dos próprios EIA. Esta CA apenas se pronunciará sobre os aspectos referentes a este Processo de AIA.

Outro aspecto que importa reafirmar é que face aos "Critérios para a Fase de Conformidade em AIA", disponíveis no site da APA, em AIA Digital, a CA considerou que o conjunto de informação em falta e/ou a explicitação das dúvidas que a informação apresentada levanta, correspondia a um conjunto substancial de elementos a esclarecer, desenvolver ou corrigir, que não permitia uma adequada sistematização e organização dos documentos, quer para a Consulta Pública (CP), quer para a análise da CA, comprometendo a qualidade e o rigor da mesma. A CA no seu Parecer apresentou todos os aspectos que considerou estarem em causa, para a desconformidade do mesmo, bem como outros aspectos de pormenor que tendo sido à partida identificados pelas várias entidades que constituem a CA, foram também incluídos no seu parecer, para que uma eventual reformulação do EIA não apresentasse as mesmas incorrecções/deficiências.

Relativamente aos impactes cumulativos, importa referir que o anexo III, da legislação de AIA em vigor, no seu ponto 5 determina que o conteúdo mínimo do EIA inclua a descrição e hierarquização dos impactes ambientais significativos, nos quais se incluem os impactes cumulativos, decorrentes do projecto e das alternativas estudadas. Desta forma, o EIA deve ser claro na identificação e avaliação destes impactes.

Por último importa referir que a apresentação de esclarecimentos e/ou novos elementos às questões levantadas pela CA, não se enquadra no âmbito da apreciação das alegações, pelo que a CA não se pronunciará nesta fase sobre os mesmos.

1. Enquadramento

Inclusão da ferrovia – De acordo com a legislação em vigor o EIA é acompanhado do respectivo Estudo Prévio ou Anteprojecto ou, se a estes não houver lugar, do projecto sujeito a licenciamento. Desta forma e uma vez que não existindo qualquer um destes documentos, não faz sentido incluir no EIA, ao mesmo nível do projecto em avaliação, nem no RNT (sendo que no RNT se refere ao mesmo como "*Soluções em Estudo*"), "*exercícios de avaliação de potenciais possibilidades e condicionantes*", sobre as quais a CA, no âmbito desta AIA, não se poderá pronunciar. Acresce a este aspecto o facto do RNT poder induzir em erro o público interessado.

Pedido de Elementos – A CA poderia ter solicitado um pedido de elementos se tivesse considerado que o mesmo permitiria uma adequada sistematização e organização dos documentos, quer para a CP, quer para a análise da CA, o que tal como referido no Parecer emitido, não se veio a verificar.

Relativamente a este ponto esclarece-se que relativamente ao processo de AIA da "Unidade de Recepção e Moagem de Clínquer do Porto de Setúbal e respectivo Cais de Apoio", todos os esclarecimentos solicitados pela CA, nomeada para esse processo de AIA, foram entregues durante aquele processo de avaliação, incluindo os elementos referentes à caracterização dos sedimentos.

2. Alegações ao "Capítulo 3. Avaliação da Conformidade do EIA. 3.1 Aspectos Gerais" do Parecer da CA

- *Critérios 1 e 2, nalguns aspectos – "Adequação da Estrutura e/ou Apresentação dos documentos para a sua clara compreensão" e "Correspondência entre peças do projecto e o projecto avaliado no Estudo de Impacte Ambiental"*

Embora o EIA apresente uma estrutura genérica que dá cumprimento à legislação em vigor, o conteúdo, nomeadamente no que diz respeito à descrição do projecto, é confuso, não sendo perceptível com exactidão que elementos de projecto estão em avaliação, ou seja, se se trata apenas de um projecto de recuperação ambiental de um terminal, ou se de um projecto que engloba também a construção de infra-estruturas para a especialização do terminal em duas áreas de exploração, uma para produtos minerais e

outra para produtos agro-alimentares. Acresce ainda, que não é perceptível qual é a situação actual do terminal nem se o actual uso se manterá pós-projecto. Estes aspectos são particularmente relevantes uma vez que o projecto se encontra em fase de Projecto de Execução.

No que diz respeito ao segundo ponto esclarece-se que as peças de projecto têm que ter correspondência directa com as peças de EIA, devendo o EIA integrar todas as peças de projecto necessárias à compreensão do projecto. Particularmente, no que diz respeito ao projecto da ferrovia, tal como já referido, não é possível identificar condicionantes e impactes potenciais sem a disponibilização do respectivo projecto, pelo que a inclusão de alternativas de traçado ferroviário no EIA, contribui apenas para tornar confuso o processo, não trazendo nenhuma mais-valia para o processo de avaliação de impactes ambientais em causa.

- *Critério 3 – Factor ambiental Paisagem*

Sendo este um projecto de recuperação ambiental, considera-se face às conclusões do EIA e à localização do projecto que seria importante a existência de um Plano de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP), onde se incluíssem as directrizes para a recuperação paisagística do local de implantação do mesmo.

- *Critério 9 – Apresentação da Fundamentação da selecção da(s) alternativa(s) avaliada(s) no EIA ou da ausência de alternativas.*

De acordo com o despacho do Secretário de Estado do Ambiente, de 8 de Junho de 2007, deverá ser tido em consideração nos processos de AIA que *"a análise de alternativas poderá ocorrer em qualquer fase do projecto e o EIA toma a estrutura estabelecida nos referidos regimes, independentemente da fase de projecto em causa"* e que *"em sede de análise de conformidade, sempre que a CA considere que não foi devidamente justificado pelo promotor a escolha de determinada alternativa, ou que não tenha sido efectuada a análise de alternativas, deverá ser atribuída desconformidade ao EIA."*

Saliente-se que existem vários tipos de alternativas a considerar pelo proponente: localização; dimensão; concepção ou desenho de projecto; técnicas e processos de construção; técnicas e procedimentos de operação e manutenção; procedimentos de desactivação; de calendarização das fases de obra, de operação e manutenção e de desactivação.

- *Critério 11- " Descrição do projecto, incluindo quanto à referência de projectos complementares, associados ou subsidiários: ausência de lacunas significativas"*

De acordo com a informação apresentada, o projecto de dragagens é um projecto associado. Contudo, na pág.21 do EIA a *"melhoria dos acessos marítimos, com aprofundamento do canal de acesso e das bacias de manobra e estacionamento de navios"* é um dos objectivos fundamentais do projecto. Mais uma vez se considera, que o EIA deve ser claro no que diz respeito às componentes que fazem parte do projecto e quais os projectos complementares, tanto mais que neste caso em concreto, o projecto de dragagens por

si só está sujeito a AIA (alínea n) do nº10 do Anexo II do Decreto-Lei nº 197/2005 de 8 de Novembro), pois inclui a dragagem de 1 000 000m³.

- *Critério 12 – Apresentação da fundamentação dos objectivos e justificação do projecto e das suas principais componentes.*

Apesar de transcrita a informação constante do EIA, considera-se existirem lacunas ao nível das várias componentes do projecto, tal como referido na pág. 4 do Parecer da CA.

- *Critério 13 – Adequação da metodologia de análise dos factores ambientais relevantes.*

Não se considera que a Qualidade do Ar seja um descritor de menor significância para o tipo de intervenção proposta.

- *Critério 15 – Adequação da análise dos factores ambientais do conteúdo mínimo do EIA, de acordo com a legislação em vigor, ou apresentação da justificação pelos factores não estudados.”*

De acordo com a apreciação efectuada no parecer da CA, no âmbito dos vários factores ambientais, não se considera este critério cumprido.

- *Critério 18 – “Identificação e avaliação de impactes cumulativos”*

Relativamente a este ponto não se concorda com a afirmação “ *Ora o novo Terminal da TEPORSET induz, esse sim, impactes cumulativos sobre o Terminal da Eurominas em exploração há muitos anos, e não o contrário*”, uma vez que de acordo com a informação apresentada este projecto conduzirá a um aumento do número de embarcações que utilizam o canal Sul, ou pelo menos uma alteração do tipo de barcos que irão atracar neste terminal, dado que está prevista a realização de dragagem e ampliação da bacia de manobra. No que diz respeito ao acesso que liga à área de implantação do projecto à EN10-4, tudo indica que este irá ser alterado uma vez que “ *a sua geometria é insuficiente para os tráfegos previstos*”, pelo que se mantém a necessidade de avaliar os impactes cumulativos.

- *Critério 19 – “Apresentação de medidas de minimização e/ou de compensação, face aos impactes ambientais relevantes”*

No que diz respeito às medidas de minimização associadas aos Recursos Hídricos, estas são de carácter genérico não sendo adaptadas à fase de projecto de execução nomeadamente as associadas à operação de dragagem e destino do material dragado. O mesmo se verifica para a maioria dos factores ambientais em análise.

Relativamente à afirmação de que o EIA “ *é rigoroso na identificação de medidas minimizadoras concretas, numa lógica de proporcionalidade ao impacte*”, considera-se que este aspecto reflecte os aspectos referidos para o critério 15. As medidas de minimização para a fase de projecto de execução devem ser

concretas e adaptadas ao projecto em causa. As boas práticas de obra são um conjunto de medidas que embora importantes, têm um âmbito de aplicação global e não reflectem as especificidades dos projectos.

- *Critério 20 – "Apresentação dos programas de monitorização, face aos impactes ambientais relevantes"*

O estudo é omissivo no que diz respeito aos programas de monitorização para o descritor recursos hídricos, nomeadamente os referentes à operação de dragagem e imersão de resíduos e também os respeitantes ao funcionamento das redes de drenagem de efluentes.

- *Critério 21 – Adequação do RNT, à luz dos "Critérios de boas práticas para a elaboração e avaliação de RNT", publicado no sítio da Internet da APA"*

Mantém-se a apreciação efectuada pela CA no seu Parecer ao RNT. Contrariamente ao referido, a CA não solicita "a inclusão de cartografia à escala de projecto de peças desenhadas do mesmo (...)".

3. Alegações de carácter específico

Uma vez que muitas das questões abordadas neste ponto já foram atrás mencionadas a CA apenas fará referência às que considerar relevantes face ao já anteriormente exposto nos pontos anteriores.

Localização e Justificação do Projecto, âmbito de estudo

Ponto 2: No que diz respeito ao tráfego de navios e tal como mencionado no Parecer da CA, o estudo não diz qual é o actual tráfego de navios do Terminal nem do canal Sul nem qual a situação futura com o projecto.

Ponto 5: A questão colocada pela CA dizia respeito ao facto de os terminais especializados poderem ser operados por operadores distintos ou pelo mesmo operador. Contudo, o proponente apenas refere não entender a questão colocada.

Ponto 6: A argumentação apresentada não permite ultrapassar as questões colocadas pela CA, respeitantes à apresentação de diferentes cenários de exploração do terminal para a avaliação de impactes ambientais decorrentes do aumento do número de embarcações que utilizam o canal Sul bem como do aumento do tráfego rodoviário.

Ponto 7: Quer se considere o projecto de dragagens como parte integrante do projecto ou como projecto associado, este deve apresentar um detalhe de desenvolvimento ao nível de projecto de execução, ou seja, o estudo deveria englobar um plano de dragagens, perfis transversais e longitudinais da dragagem, descrição dos métodos e equipamentos de dragagem, calendarização da obra, identificação de potenciais destinos do material dragado e programas de monitorização.

Ponto 8: Não se considera adequada a justificação apresentada para não se ter descrito as actividades actuais de forma detalhada. Uma adequada caracterização do estado actual do ambiente é a base para uma adequada identificação e avaliação de impactes.

A justificação apresentada para o facto de não se poderem incluir na Descrição do Projecto as acções já implementadas, porque essas acções são referenciadas como adoptadas na sequência de uma acção inspectiva ao actual terminal, não se considera adequada nem fundamentada.

Ponto 9: A questão não está devidamente esclarecida uma vez que não está clara a possibilidade de adjudicação imediata, o que poderá implicar a simultaneidade da armazenagem de cereais e adubos e da requalificação e disciplina das operações portuárias de movimentação de pet-coque e clínquer do actual operador. Por outro lado, qualquer nova informação não é admissível nesta fase.

Pontos 10 e 11: Apesar de nestes pontos se pretender esclarecer a CA, a resposta não é suficientemente esclarecedora. Por outro lado, qualquer nova informação não é admissível nesta fase.

Ponto 12: A afirmação é contraditória, porquanto refere não conhecer projectos previstos para a zona e, por outro lado, menciona um "*projecto adjacente*", o terminal Terporset.

Ponto 14.1: Foi assumido o "lapso", a situação não se encontrava claramente identificada.

Ponto 14.2: A simples comparação dos Desenhos 1 e 4 permite verificar, com clareza e facilidade, que vai haver ampliação do Terminal existente da Eurominas para a área de sapal / lodaçal / estuário, por um lado, e discordar que as intervenções tenham "*como limite a actual área do terminal*", por outro. Neste sentido, reafirma-se o que havia sido claramente solicitado de serem apresentados os valores da área de ampliação do Terminal existente da Eurominas, distinguindo as suas diversas componentes (pelo menos, as novas estruturas (novo cais incluído), arruamentos e pavimentos, áreas de saibro e áreas livres).

Ponto 15: Atendendo aos 2.º, 3.º e 4.º parágrafos da página 262 do EIA, solicitou-se o esclarecimento do 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*", situação que deveria ser incluída neste projecto. Quanto às razões da proposta de dois pequenos trechos de via rodoviária sem continuidade na proximidade da Encosta do Moinho Novo, estranhamente as Alegações não lhe fazem qualquer referência.

Ponto 16: Permanece a dúvida - A que se referem os "*subsequentes documentos da APSS*".

Ponto 17: Não se considera respondido.

Ponto 20.4. e 20.5: Não é claro que a "*Drenagem e Tratamento de águas residuais*" tenham sido aspectos mencionados no EIA, nem alvo de avaliação de impacte ambiental.

Ponto 20.7, 20.8 e 20.9 (Ver Ponto 7): Não é apresentada nova informação esclarecedora relativamente a estes pontos. Relativamente à informação complementar respeitante ao reaproveitamento do material dragado, considera-se que esta não está adequada a um projecto de execução, pois nesta fase o destino do material dragado face às suas características já deveria estar definido. No que diz respeito aos impactes ambientais associados ao projecto de dragagem, é óbvio que estes têm que ser avaliados em sede de AIA e não no "âmbito da monitorização do porto de Setúbal".

Geomorfologia

Ponto 1: À semelhança do efectuado para a ferrovia, que não está em apreciação, deviam ter-se anexado ao EIA os perfis longitudinais da via.

Ponto 3: A realização de uma dragagem de 1 000 000m³ irá alterar a geomorfologia do leito do estuário constituindo mais uma dragagem num estuário que integra um Sítio classificado, PTCO0011- Estuário do Sado, pelo que estes impactes devem ser avaliados.

De acordo com a informação disponibilizada pela Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA, no âmbito do processo de AIA da "Unidade de Recepção e Moagem de Clínquer do Porto de Setúbal e Respectivo Cais de Apoio" a cota do Canal Sul estava estabelecida à cota -8,5m (ZH), pelo que não é claro se actualmente a cota deste canal passou a ser -9,5m (ZH). Por outro lado, é referido na pág.38 do Relatório Técnico (Quadro 3.3.1) na parte referente às obras marítimas como uma acção do projecto "Dragagem a -9,5mZH do canal Sul".

Ponto 4: mantém-se a questão da CA.

Recursos Hídricos

Ponto 1: Se a APSS dispõe de dados de qualidade de sedimentos em profundidade, estes deveriam ter sido incluídos no EIA. A realização de amostras representativas da coluna de sedimentos a dragar constitui um dos elementos pedidos no âmbito da avaliação de impactes ambientais de modo a poder ser feita uma avaliação de impactes ambientais associada à dragagem de sedimentos com diferentes graus de contaminação. Este aspecto já estava previsto na legislação anterior (Despacho Conjunto dos Ministérios do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar de 21 de Junho de 1995) e constitui um elemento que tem sido recorrentemente pedido em processos de AIA, tanto mais que se trata de uma dragagem de 1 000 000m³.

Ponto 2 e 3: Não é apresentada nenhuma justificação para a não realização da simulação da dispersão da pluma de turbidez associada à fase de construção. Embora o EIA apresente simulações do impacte das dragagens na hidrodinâmica e regime sedimentar, os impactes na qualidade da água associadas à formação de plumas de turbidez quer para a área a dragar quer para o local de imersão de dragados não foram avaliados.

Ruído

Ponto 1: Nada a referir, uma vez que foi corrigida a referência à legislação já revogada.

Ponto 2: As alegações, sem indicar a duração das medições efectuadas para caracterizar a situação de referência (por considerarem que este não é um dado relevante), afirmam que as medições realizadas (duas medições em dois dias distintos, por cada período de referência) garantem uma representatividade de longa duração.

Desta forma, faltou justificar a razão pela qual o estudo (que afirma ter realizado medições representativas da situação de referência) indica que deverá ser realizada nova caracterização acústica antes do início da fase de construção.

Ponto 3: De acordo com o n.º 3 do art.º 11º do Regulamento Geral de Ruído – RGR (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 18/2007, de 16 de Março, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de Agosto), até à classificação de zonas sensíveis e mistas, para verificação do valor limite de exposição, aplicam-se aos receptores sensíveis os valores limite de L_{den} igual ou inferior a 63 dB(A) e L_n igual ou inferior a 53 dB(A).

O Estudo, uma vez que a Câmara Municipal de Setúbal ainda não possui classificação acústica de zonas, deveria referi-lo e indicar claramente que os valores limite aplicáveis são L_{den} igual ou inferior a 63 dB(A) e L_n igual ou inferior a 53 dB(A).

Desta forma, a análise do estudo deveria ser efectuada no sentido da verificação do cumprimento dos requisitos estabelecidos no n.º 3 do art.º 11º do RGR.

Ponto 4: Dado que o estudo afirma ter realizado medições acústicas representativas e uma vez que foram detectadas componentes tonais no ruído residual (provenientes de fontes exógenas ao projecto), considera-se importante que essas componentes estejam devidamente identificadas e registadas, de modo a que toda a informação do factor ambiental ambiente sonoro deste projecto esteja organizada e disponível, permitindo uma correcta avaliação de impactes ambientais, tanto nesta fase de projecto, como em fase de pós-avaliação.

Ponto 5: Para fundamentar os dados de base considerados na simulação (nomeadamente, a potência sonora), a justificação agora apresentada deveria constar no Estudo, na altura em que o mesmo foi elaborado.

Adicionalmente, é necessário ter em conta as limitações dos argumentos apresentados na justificação, nomeadamente:

- A limitação de aplicabilidade da ISO 8257:1994 (por exemplo, a zonas industriais em que a maior dimensão horizontal da área industrial tenha entre 16 a 320 m);
- O propósito do documento "Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure", que foi criado para apoiar a elaboração de mapas estratégicos

de ruído, que, obviamente, têm objectivos e escalas de trabalho distintas das que devem ser utilizadas num projecto de execução.

Ponto 6: Apesar da dificuldade na compreensão da justificação apresentada, não se considera que alterações no ambiente sonoro, devidas à Unidade de Recepção e Moagem de Clínquer, se restringem ao tráfego de veículos associados a esse projecto.

Por outro lado, não se compreende como é esperado que a Unidade de Recepção e Moagem de Clínquer tenha um impacte positivo na envolvente, em termos de ambiente sonoro.

Considera-se, então, que as justificações apresentadas não são suficientes, mantendo-se a posição de que os impactes cumulativos não foram devidamente avaliados.

Ponto 7: A verificação do indicador L_{den} é um dos requisitos legais obrigatórios. As situações em que o valor de ruído ambiente não é afectado pelo ruído particular terão de ser devidamente justificadas. Considera-se que o Plano Geral de Monitorização deverá, como o nome indica, conter as indicações técnicas de âmbito geral, devendo as particularidades da monitorização de situações específicas serem apresentadas e devidamente justificadas nos relatórios de monitorização, a cargo dos técnicos de acústica habilitados para o efeito.

Assim, considera-se que a afirmação em causa, tal como se encontra redigida, não deve constar no Plano Geral de Monitorização.

Ecologia

Pontos 1 a 5: Mantém-se a apreciação efectuada no Parecer da CA.

Solos

Pontos 1 e 2: O EIA é da responsabilidade do proponente, pelo que será sempre ao proponente que a CA solicitará os elementos que considere em falta, informando também a entidade licenciadora dos mesmos. Desta forma, para esclarecimento dos aspectos em falta, deverá o proponente e não a CA, consultar as entidades que achar por conveniente.

Ponto 3 e 4: Mantém-se a questão levantada pela CA.

Ordenamento do Território

Ponto 1: O alargamento da estrada de acesso ao terminal deveria ter sido abordado no ponto 4.5 do EIA.

Ponto 2: São apresentados 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), correspondendo esse esclarecimento a nova informação, situação que não é admissível nesta fase.

Ponto 3: Resulta perfeitamente claro, quer no EIA, quer nas Alegações apresentadas, que a temática da Reserva Ecológica Nacional (REN) foi tratada de um modo genérico – procurando abranger todas as possibilidades que o regime jurídico da REN coloca, sem se circunscrever apenas ao caso em estudo – e “inseguro” – pois, por exemplo, desconhece a origem da “cartografia da REN analisada” e reporta para a “data de delimitação da REN do Concelho de Setúbal” quando o referido município não dispõe de carta de REN publicada, pelo que se aplica o regime transitório desta restrição de utilidade pública.

Sócio-Economia

Ponto 1: Apesar de nestes pontos se pretender esclarecer a CA, a resposta não é suficientemente esclarecedora. Por outro lado, qualquer nova informação não é admissível nesta fase.

Ponto 2: A CA referia-se à “ligação Alto da Guerra/Mitrena, que irá descongestionar a EN 10-4” (pág. 230 do EIA), a qual foi genericamente referenciada pela CA como “Variante”.

Qualidade do Ar

Ponto 1: Uma avaliação deste tipo deverá analisar todas as situações de ocorrência e não apenas a situação meteorológica de maior frequência.

Ponto 2: Considera-se que o EIA não é demonstrativo de que os impactes do projecto não têm expressão e/ou significado, no que concerne à qualidade do ar. Refira-se, ainda, a proximidade à aglomeração Setúbal (unidade de gestão territorial da qualidade do ar), onde têm sido ocorridos excedências aos valores limite para partículas, PM10, em número superior ao permitido pelo normativo legal.

Salienta-se ainda que o normativo legal relativo à AIA estipula que os impactes cumulativos devem ser avaliados.

Acresce que foi solicitada a avaliação dos impactes das várias actividades que integram o projecto e não apenas as decorrentes do tráfego do terminal.

Património

Ponto 1 e 2: Relativamente à Área de Estudo não ficou expresso no EIA, nem na cartografia apresentada, quais os seus limites concretos, tal como sucedeu para outros descritores e como é habitual em qualquer estudo desta natureza. Partindo dessa incógnita verificou-se que a prospecção efectuada não coincidia com qualquer delimitação clara no terreno, tendo ainda em consideração que a Circular – Termos de Referência para o Descritor Património Arqueológico em EIA, refere que para as Estruturas Lineares é suposto efectuar-se uma prospecção sistemática num corredor de 400 metros.

Ponto 5: A alusão aos Códigos Nacionais de Sítios considera-se ser uma necessidade básica quando se trata de referenciar sítios arqueológicos conhecidos.

Ponto 6 e 12: Considerou-se pertinente que, tendo em vista a melhor caracterização possível do local em termos patrimoniais, factor que em muito contribui para a previsão de impactes, se localizassem alguns sítios que se encontram nos limites ou muito próximo da Área de Estudo. Relativamente ao Sítio da Barrosinha, verificou-se que, efectivamente, existe um erro nas coordenadas geográficas utilizadas na Base de Dados deste Instituto.

Ponto 8: Ver comentário ao Ponto 1 e 2.

Ponto 10: Reitera-se o referido no Parecer que esta bibliografia é fundamental quando se pretende caracterizar a região de uma forma mais alargada.

Ponto 11: Não ficou claro no EIA nem nas presentes alegações se o Sítio Arqueológico Ponta da Areia foi efectivamente localizado no ponto referido na cartografia com o nº 2 ou não.

Conclusões

Face ao acima exposto a CA considera não existirem motivos para alterar o seu parecer.

30 de Julho de 2008

P la CA,

Dora Balixa

Dora Balixa