

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

**Fase de avaliação da conformidade do
Estudo de Impacte Ambiental**

“Obras Complementares do Porto da Ericeira”

Estudo Prévio

Agência Portuguesa do Ambiente
Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P.
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto
Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade, I.P.
Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P.
Laboratório Nacional de Engenharia e Geologia, I.P.

Janeiro 2012

ÍNDICE

1. Introdução	pág. 1
2. Projecto	pág. 2
3. Avaliação da Conformidade do EIA	pág. 2
3.1. Aspectos gerais	pág. 4
3.2. Apreciação face aos Critérios para a Fase de Conformidade	pág. 5
3.3. Apreciação específica por factor ambiental	pág. 5
4. Conclusão	pág. 17

Anexo

1. Introdução

Deu entrada na Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a 25 de Novembro de 2011, o Estudo de Impacte Ambiental sobre o Projecto “Obras complementares do Porto da Ericeira”, apresentado em fase de Estudo Prévio (EP), 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.

Atendendo às suas características, e ao facto de estar localizado numa “Área sensível”, o Projecto em questão enquadra-se na tipologia constante da alínea e) e k), do ponto 10 e ainda na alínea b) do ponto 12, do Anexo II do diploma atrás referido.

O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM, IP) é, simultaneamente, o Proponente e a Entidade Licenciadora do Projecto.

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), Administração da Região Hidrográfica do Tejo, IP (ARH do Tejo, IP), Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade, IP (ICNB, IP), Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, IP (IGESPAR, IP), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR/LVT), Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), Instituto Superior de Agronomia (ISA), e o Laboratório Nacional de Engenharia e Geologia (LNEG).

Os representantes nomeados pelas referidas entidades para integrar a CA são:

APA	- Eng ^a Lúcia Desterro, Eng ^o Augusto Serrano
ARH do Tejo, IP	- Eng ^a Maria Helena Alves
ICNB, IP	- Dr ^o João Paulo Lopes
IGESPAR, IP	- Dr ^a Alexandra Estorninho
CCDR-LVT	- Arq ^a Antonieta Castanho
FEUP	- Professora Doutora Cecília Rocha
ISA/CEABN	- Arq ^o João Jorge
LNEG	- Doutor Luís Rebêlo

O EIA, elaborado pela empresa PROCESL, data de Abril de 2011 e é constituído por:

Fase II – Estudo de Impacte Ambiental

Resumo Não Técnico

Juntamente com o EIA foi também apresentado um exemplar do Estudo Prévio, datado de Julho de 2009, o qual foi desenvolvido pela WWW Consultores de Hidráulica e Obras Marítimas.

Dando cumprimento ao disposto no artigo 13º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, a CA procedeu à apreciação técnica do EIA para efeitos de verificação da sua conformidade, apreciação essa que se pretende sintetizar no presente documento.

2. Projecto

O EIA em avaliação é relativo ao Projecto "Obras Complementares do Porto da Ericeira", em fase de Estudo Prévio, o qual contempla:

- . Molhe Sul - obra de abrigo enraizada a sul da enseada do Porto da Ericeira ;
- . infra-estruturas de acostagem e alagem de embarcações de pesca e de recreio;
- . terraplenos para estacionamento em seco das embarcações;
- . terraplenos para implantação de instalações de apoio;
- . a estabilização das arribas;
- . a criação de uma nova praia para fins balneares.

3. Avaliação da Conformidade do EIA

3.1. Aspectos Gerais

Conforme resulta da leitura do artigo 12º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, a análise da conformidade tem por objectivo verificar se o EIA contém as informações adequadas às características da fase de desenvolvimento do projecto, neste caso Estudo Prévio, atendendo aos conhecimentos e métodos de avaliação existentes e respeitando os conteúdos definidos no anexo III do referido diploma bem como as normas técnicas publicadas na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

Esta fase do procedimento de AIA visa assim garantir que o EIA, enquanto documento técnico, não apresenta omissões graves, é metodologicamente fundamentado e rigoroso do ponto de vista científico, contemplando toda a informação necessária às fases de avaliação subsequentes e permitindo uma tomada de decisão devidamente fundamentada, de forma a garantir a concretização dos objectivos de protecção ambiental inerentes ao procedimento de AIA, enquanto instrumento fundamental de uma política de desenvolvimento sustentável.

Para efeitos de verificação da conformidade deste EIA foram tidos em consideração todos os contributos sectoriais das entidades representadas na CA.

Na ponderação sobre a conformidade do EIA foram considerados os critérios constantes no documento emanado pelo Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente, intitulado "*Critérios Para a Fase de Conformidade em AIA*" disponível no sítio de Internet da APA, transcritos a itálico no ponto seguinte.

Realça-se que o presente parecer não pretende constituir uma listagem exaustiva de todas as lacunas e deficiências do EIA, mas sim apresentar as evidências que fundamentam uma decisão relativamente à conformidade do mesmo.

Na avaliação constante do presente ponto são apenas referidos os "*Critérios Para a Fase de Conformidade em AIA*" relativamente aos quais se identificaram as lacunas mais significativas.

Critério 6 - Adequação da apresentação cartográfica

O EIA apresenta diversas lacunas e deficiências no que respeita às peças desenhadas e excertos cartográficos apresentados, salientando-se a ausência de:

"Obras Complementares do Porto da Ericeira"

Estudo Prévio

- . uma planta geral identificando diversos edifícios/equipamentos/áreas, com uma escala que permita uma leitura adequada;
- . uma peça desenhada que permita distinguir estruturas já construídas e a construir;
- . uma peça desenhada relativa às áreas a dragar;
- . uma peça desenhada relativa às plantas e perfis tipos das arribas a intervir;
- . carta de condicionantes à localização de estaleiro;
- . cartas temáticas relativas a alguns factores ambientais, nomeadamente paisagem e ordenamento do território.

Verifica-se que muitas das figuras constantes do EIA não permitem uma leitura adequada da informação, e/ou da respectiva legenda, devido ao seu tamanho ou reduzida qualidade (nomeadamente fig 2.2, fig. 4.14 a 4.17, Fig. 4.34 a 4.47).

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

Destaca-se o facto do EIA, apesar de desenvolvido em fase de Estudo Prévio, não contemplar alternativas, facto que assume particular relevância dada a localização do Projecto numa área sensível, e que não permite verificar a inexistência de melhores alternativas.

Note-se que a ausência de alternativas, limita *à priori* os objectivos de um procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, tendo em consideração a sua definição como um “*instrumento de carácter preventivo da política do ambiente, sustentado na realização de estudos e consultas, com efectiva participação pública e análise de possíveis alternativas ...*”

O EIA, referindo que o Projecto constitui uma reanálise da Alternativa 5 do Plano Director do Porto da Ericeira, não apresenta contudo uma descrição sumária e explícita das alternativas que constam do Plano, nem uma figura ilustrativa das mesmas. Importaria explicitar se foram consideradas alternativas de localização para o porto de recreio e/ou alternativas que permitissem a manutenção da praia dos Pescadores. Deveriam também ter sido apresentados os factores que estiveram géneses das alternativas, e os critérios utilizados na sua análise e comparação.

Critério 11 - Descrição do projecto

A descrição do Projecto é muito genérica, evidenciando-se as seguintes lacunas:

- . Caracterização das infra-estruturas a instalar no porto de recreio e no porto de pesca;
- . Volume e origem do material para os terraplenos;
- . Área da nova praia / área da praia actual;
- . Volume de enrocamento para o Molhe Sul;
- . Indicação do local no qual se prevê proceder à produção dos tetrápodes;
- . Identificação e caracterização das áreas de depósito de dragados;
- . Identificação e caracterização da origem das areias para alimentação da nova praia;

- . Identificação das condicionantes à localização dos estaleiros e respectivas localizações potenciais;
- . Estimativa do volume de tráfego na fase de obra e na fase de exploração.

A descrição apresentada no EIA carece, ainda, de maior detalhe no que se refere ao:

- . Projecto de consolidação das arribas - tipos de obras de estabilização a realizar (plantas e perfis) e critérios de selecção das diferentes alternativas.
- . Nova praia a sul – identificação e caracterização da origem das areias para alimentação da nova praia (mencionando, se possível, e com base na informação disponível, os potenciais locais em alto mar), avaliação da sua estabilidade, referindo se será necessário a construção de obras de retenção complementares e/ou a sua manutenção através da alimentação artificial (com indicação dos volumes e periodicidade dessa alimentação) e avaliação das condições para uso balnear.

Refira-se que o EIA procedeu a uma melhor descrição das acções inerentes à fase de construção do Projecto no capítulo relativo avaliação de impactes de alguns factores ambientais, do que no capítulo inerente à descrição do projecto.

Em termos de enquadramento do Projecto o EIA, face ao historial de destruição do molhe Norte (correctamente integrado no EIA), deveria ter sido explicitado se as actuais características do molhe Norte asseguram as condições necessárias à manutenção/exploração do Projecto em avaliação.

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

O EIA refere que “O novo sector do recreio náutico ... justifica-se pela forte procura que este segmento de mercado tem tido na Ericeira”, não apresentando contudo os fundamentos para o referido crescimento do turismo náutico, nomeadamente os portos actualmente existentes na região, número de postos de amarração, respectivas taxas de ocupação/ volume de embarcações existentes.

O EIA deveria apresentar os critérios de dimensionamento do Projecto em termos das suas diferentes valências: pesca e náutica de recreio, tendo em conta a situação actual e a situação futura, considerando vários cenários de desenvolvimento destes sectores.

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

As incorrecções e lacunas relativas à metodologia utilizada para os diferentes factores ambientais encontram-se explicitadas no ponto 3.3 do presente parecer.

Critério 14 - Apresentação da fundamentação e justificação da metodologia de avaliação de impactes.

Em termos globais importa referir que não se considera adequado que aspectos que podem induzir impactes significativos sejam remetidos para fase posteriores (nomeadamente a estabilidade da nova praia), ou para outras entidades (a localização dos estaleiros).

O EIA não apresenta, para muitos dos factores ambientais, os critérios de avaliação de impactes, nomeadamente a determinação da magnitude e significância.

Verifica-se que algumas situações, das quais poderão decorrer impactes significativos, não são particularmente desenvolvidas nomeadamente a manutenção da nova praia e o aumento de tráfego rodoviário.

Critério 19 - Apresentação de medidas de minimização e/ou compensação

As medidas de minimização não são, na sua maioria, específicas nem direccionadas para o desenvolvimento do Projecto de Execução (quando a identificação das mesmas constituiu um aspecto primordial de um Estudo de Impacte Ambiental, relativo à fase de Estudo Prévio), nem para as situações mais críticas, reflectindo as lacunas identificadas na avaliação dos respectivos impactes.

Critério 21 - Adequação do Resumo não Técnico

Da análise do RNT, verifica-se que não apresenta cartografia de implantação do Projecto, identificando diversos edifícios/equipamentos/áreas, com uma escala que permita uma leitura adequada;

O Resumo Não Técnico deveria indicar com maior detalhe as ocorrências patrimoniais identificadas na área do projecto (quantidade, tipologia e cronologia).

Verifica-se que o RNT reflecte na globalidade as insuficiências do EIA.

Refira-se ainda que existe uma discrepância entre os custos apresentados para as dragagens entre o resumo não técnico e o EIA, de cerca de € 400.000.

3.2. Apreciação Específica por factor ambiental

3.2.1. Hidrodinâmica e dinâmica sedimentar costeira, Geomorfologia, Geologia e Hidrogeologia

O EIA apresenta os valores de sobrelevação do nível estacionário do mar devido a vários factores (depressão excepcional, ventos fortes e subida do nível do mar devido à expansão do oceano e degelo das calotes polares), o que é adequado. Contudo, os referidos valores não são considerados nos cálculos da ondulação que afecta a costa, os quais apenas recorrem à altura da maré viva máxima (+3,50m ZH). Sendo apresentados valores para a depressão excepcional, os ventos excepcionalmente fortes e subida do nível, de 0,57m, 0,20m e 0,59m respectivamente, verifica-se que se poderá obter uma sobrelevação máxima de 1,36m. Assim, os cálculos de ondulação extrema, para um período de 100 anos de vida da estrutura, deveriam entrar em linha de conta com um nível de +4,44m ZH. Acresce que estão descritas sobrelevações para a zona de Aveiro de 1,17m, o que associado aos valores de subida do nível do mar de 0,59m e maré viva de +3,52m ZH, nos coloca perante alturas do nível do mar de +5,28m ZH, valor substancialmente diferente do de +3,50m ZH considerado nos cálculos.

Sendo apresentado um modelo de ondulação para justificar a existência da actual Praia dos Pescadores, representa falha grave o facto de não ser apresentado idêntico modelo para descrever as condições de estabilidade da praia que se pretende formar a sul do molhe.

Quando se elencam os pontos sobre os quais o EIA se debruçou, no início o texto (pág. 37/362), é referido que se analisou a viabilidade de constituição e manutenção de uma praia de uso balnear. Na realidade, tal não se verifica, sendo, ao longo do texto, repetidamente afirmado que algumas das principais vertentes do estudo da praia serão efectuados posteriormente.

Não é explicitado onde será efectuada a extracção das areias necessárias para realizar a alimentação artificial da praia a construir, operação que envolve 60.000m³.

Não há uma explicitação clara de qual a utilização e local de colocação dos 25.000m³ de material a ser extraído devido às dragagens e rebenamentos.

Tal como o EIA refere, a resultante de transporte sólido é diminuta, o que é concordante com o facto do potencial de transporte sólido das ondas ser muito superior ao abastecimento sedimentar efectivo, resultando numa situação de défice sedimentar que justifica a escassez de formas costeiras de acumulação ao longo deste troço. Não obstante, considera-se que seria importante avançar-se com estimativa da deriva litoral para a zona em preço, sugerindo-se a consulta do trabalho desenvolvido por Consulmar (Plano Director do Porto da Ericeira – Relatório Técnico. IPTM. 2003).

Apesar de no EIA ser feita referência à profundidade de fecho, não é atribuído qualquer valor à mesma, pelo que deverá ser calculado o seu valor (limite proximal - DI) e integrados os resultados obtidos ao nível dos processos de transporte e circulação sedimentar para a área em apreço e no âmbito da eventual criação de praia artificial (a sul).

No que se refere aos impactes ao nível da hidrodinâmica e dinâmica sedimentar costeira, saliente-se que as conclusões apresentadas no EIA devem ser devidamente fundamentadas com base em simulações realizadas com recurso a modelação, nomeadamente através da utilização dos modelos utilizados na caracterização da situação de referência.

3.2.2. Ordenamento do Território e Condicionantes ao uso do solo

O EIA deveria apresentar uma Planta Síntese, em desenho técnico, devidamente legendada (numa única peça desenhada) com todos os edifícios, equipamentos e áreas de espaços verdes, áreas de apoio aos veículos e embarcações, incluindo muros, acessos e arranjos exteriores previstos, na escala 1:2000, com a indicação de todas as condicionantes que impendem sobre o local e, na mesma planta, um quadro síntese (valores parciais e totais) com a indicação dos Usos previstos, das Áreas impermeabilizadas, Áreas de construção, Áreas de implantação, Cérceas, Volumetrias e Estacionamentos (ligeiros e pesados), e apresentar a descrição e justificação constante da Memória descritiva do Projecto.

Situação de Referência

O EIA deveria ter procedido ao correto enquadramento nos instrumentos de gestão territorial, apresentando nomeadamente:

- . Extrato do POOC Alcobaça-Mafra com todo o projeto assinalado, 1:10000-condicionantes.
- . Extrato do POOC Alcobaça-Mafra com todo o projeto assinalado, 1:10000-planta síntese.
- . Extrato do PUATE com todo o projeto assinalado, 1:2000-condicionantes.

. Extrato do PUATE com todo o projeto assinalado, 1:2000-zonamento/Regulamento.

O EIA deveria apresentar maior rigor na caracterização do ambiente afetado de modo a avaliar o enquadramento do Projecto nos IGT em vigor.

No âmbito da REN (concelho de Mafra), deveriam ter sido apresentados os seguintes elementos:

- . Extrato da carta da REN de Mafra (publicada pela RCM nº 42/2002 de 12 de Março) com o perímetro do projeto assinalado.
- . Lista de todas as acções a desenvolver no âmbito do projeto, sua localização em planta a escala adequada e, no caso de afetarem REN, identificação do sistema em causa.
- . Enquadramento do projeto no regime jurídico da REN tal como descrito no art. 20º do DL nº 166/2008 de 22 de Agosto, a saber:
 - Verificação do enquadramento de todas as acções previstas pelo projeto no Anexo II do citado Decreto-lei.
 - Observação das condições definidas na Portaria nº 1356/2008 de 28 de Novembro.
 - Demonstração de que não são colocadas em causa as funções dos sistemas afetados, nos termos do Anexo I do mesmo Decreto-lei.

Avaliação de impactes

No sentido de avaliar os potenciais impactes no Ordenamento do Território, bem como demonstrar o cumprimento com os regimes jurídicos aplicáveis deveriam ter sido:

- . identificados os impactes expectáveis sobre as áreas definidas no modelo territorial do PROT, avaliando e justificando os impactes no litoral e na EMPVA face ao disposto particularmente nas Normas Orientadoras 2.2.3 (Ligações/corredores estruturantes primários) e 2.3 (Litoral).
- . demonstrado o cumprimento dos Art.º 10., 11. e 16. do Regulamento do POOC Alcobça Mafra.
- . demonstrado o cumprimento dos Art.º 14., 24 e 29 do Regulamento do PUATE e garantido o cumprimento dos regimes jurídicos aplicáveis, nomeadamente:
 - as servidões rádio elétricas (ANACOM).
 - a Servidão do Farol e sobre a Capitania (Autoridade Marítima do Porto de Cascais) e Ministério da Defesa Nacional (Marinha) .
 - os riscos de sinistros (ANPC).

Em termos de acessos ao Porto e capacidade de estacionamento, o EIA refere que:

“O acesso de veículos ao porto da vila da Ericeira apresenta algumas dificuldades decorrentes dos arruamentos estreitos e de intensa circulação automóvel e estacionamento quase sempre lotado. O acesso poderá ser efectuado através do centro da vila, contornando-se diversos arruamentos estreitos, muitos dos quais com apenas um sentido para o tráfego, ou por um arruamento, também de sentido único, que se desenvolve de norte, junto à arriba, até ao porto.”

Relativamente aos acessos e circulações internas ao porto, a nível rodoviário o acesso será realizado a partir da via (acesso norte) que actualmente serve o porto de pesca e é comum aos dois sectores, sendo necessário atravessar o sector da pesca para aceder ao sector do recreio náutico.

A circulação automóvel processar-se-á por uma via de dois sentidos, à excepção da circulação no parque de estacionamento, em vias de sentido único, independente da circulação portuária (meios de alagem) de forma a evitar conflitos e perturbações no funcionamento do porto.

No entanto, não foi apresentado um estudo que demonstre a capacidade da própria Vila da Ericeira para comportar tais movimentações.

A afluência de turistas, de donos e utilizadores de embarcações e o facto de só estar previsto estacionamento para cerca de 25% das embarcações residentes indiciam um acréscimo muito significativo de movimentação de veículos, bastantes com atrelado, para os quais não foi evidenciada capacidade de estacionamento em número suficiente nem foi avaliado impacte que tal situação criará na Vila da Ericeira.

3.2.3. Hidrologia, Gestão dos Recursos Hídricos e Análise sedimentológica

O EIA deveria ter procedido à identificação da massa de água costeira onde se desenvolve o projecto (<http://intersig-web.inag.pt/intersig/>), à caracterização do seu estado, recorrendo a informação disponível junto do INRB, IP/IPIMAR, bem como à avaliação de impactes no estado da massa de água costeira, durante a fase de construção e exploração.

No que se refere à caracterização dos sedimentos deveria ser abordada a questão da toxicidade, de persistência e acumulação em seres vivos ou em sedimentos, assim como da probabilidade de produção de substâncias que transmitam mau sabor aos recursos piscícolas (peixe, marisco, moluscos, crustáceos), com consequências na sua comercialização, procedendo-se à realização de análises, se se justificar.

O EIA deveria ter identificado a localização das zonas de dragagem e de deposição de dragados em relação à existência de recursos vivos adultos e juvenis, designadamente áreas de desova e de maternidade dos recursos vivos, rotas de migração de peixes e mamíferos, áreas de pesca desportiva e comercial, áreas de grande beleza natural, ou com importância histórica ou cultural, áreas com especial importância científica ou biológica.

Tendo conta a informação em falta nos pontos anteriores, os capítulos relativos à avaliação de impactes, medidas de minimização e programas de monitorização, deveriam ser revistos em conformidade. Deveria ainda proceder-se à avaliação dos impactes do Porto, durante a sua fase de exploração, na praia a criar a sul do Porto.

3.2.4. Ecologia

O Projecto, objecto do EIA em análise, localiza-se parcialmente no SIC Rede Natura 2000 PTCO 0008 (Resolução de Conselho de Ministros n.º 142/97 de 28 de Agosto).

Flora

De acordo com o Estudo, a caracterização da flora na área afectada ao projecto, assenta em levantamentos florísticos, complementados por consultas bibliográficas, dirigidos para as

“Obras Complementares do Porto da Ericeira”

Estudo Prévio

componentes terrestres e marinhas. Refere ainda que os trabalhos de campo foram realizados no mês de Agosto. Considerando a inadequabilidade da época do ano em que se obteve este levantamento, fora da época de floração para a maioria das espécies vegetais terrestres, entende-se que os resultados obtidos podem não traduzir o conteúdo biológico vegetal real, pela simples razão da incapacidade de detecção de determinadas espécies nesta altura do ano. Acresce que algumas espécies específicas, constantes no SIC Sintra/Cascais e potencialmente existentes nestas áreas, florescem no período invernal, caso do *Ionopsidium Acaule* (Anexo II do Dec-Lei 140/99 de 24 de Abril) pelo que importa despistar a sua presença (ou de outros *taxa*) nas áreas afectas a este projecto. Salienta-se ainda que não é apresentada a metodologia adoptada para estes levantamentos, com excepção da definida para os ecossistemas marinhos. O estudo carece desta maneira de um levantamento metodológico da flora, realizado em época adequada, para se poder aquilatar da presença/ausência de formações vegetais importantes ou espécies RELAPE (Rara, Endémica, Localizada, Ameaçada ou em Perigo de Extinção).

Fauna

Para a realização do levantamento da fauna ocorrente na área afecta ao projecto, o Estudo recorreu à informação obtida no trabalho de campo e na pesquisa bibliográfica para os vários grupos faunísticos. Este levantamento resultou numa listagem das espécies que poderão ocorrer ou estão presentes na área (anexo II do EIA). No entanto, não é apresentado no estudo e para todos os grupos faunísticos, a metodologia específica adoptada, desconhecendo-se qual o esforço de prospecção/detecção realizado e os materiais utilizados, nomeadamente para os quirópteros, cuja informação bibliográfica pode não ser suficiente.

Habitats

Segundo o EIA, a identificação dos habitats foi elaborada através da fotointerpretação de fotografias aéreas e da utilização de cartas militares, obtendo-se uma versão preliminar da Carta de Habitats, cuja informação foi ajustada com visitas ao local e registos fotográficos. Foi igualmente consultada a informação disponível (Habitats da Rede Natura 2000) no Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB) para o SIC Sintra/Cascais. O estudo conclui, com base nesta metodologia, que não existem cartografados habitats com correspondência aos do anexo B-I do Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de Fevereiro para a área de estudo. Salienta-se que a carta de habitats produzida no EIA, não tem correspondência com os habitats constantes no Anexo B-I do Decreto-Lei nº 140/99 de 24 de Abril, revisto a 24 de Fevereiro de 2005, pelo Decreto-Lei nº 49/2005.

Importa acrescentar que a ausência dos aspectos mencionados inibe a fiabilidade dos resultados apresentados, inviabilizando a avaliação das fases consequentes do EIA, designadamente no que refere à previsão/avaliação de impactes, medidas de mitigação e plano de monitorização sobre os eventuais valores naturais existentes.

Assim, tendo em consideração o exposto anteriormente, verifica-se que a informação constante do EIA é insuficiente e as deficiências que apresenta impedem uma análise eficaz dos impactes do Projecto. Acresce que a natureza do projecto requer o necessário rigor técnico e científico, não só no levantamento da informação e nos trabalhos de campo realizados, como na disponibilização de toda a informação considerada necessária para uma correcta apreciação.

3.2.5. Paisagem

Verifica-se que a abordagem utilizada para este factor ambiental não reflecte condignamente a realidade da paisagem em causa. Acresce que a caracterização apresentada na forma escrita, sem a sua representação e expressão gráfica, que permita a sua georeferenciação e a definição de limites da mesma, não permite uma análise objectiva, que reflecta efectivamente a variabilidade, a diversidade espacial e o valor dos elementos que compõem a Paisagem em estudo.

Situação de Referência

Deveria ser claramente delimitada uma área de estudo para o descritor Paisagem, identificando o alcance visual dos potenciais impactes do projecto em análise. Teoricamente, a área de estudo para a componente cénica da Paisagem deve ser definida como um *buffer*, em torno dos elementos da obra em análise.

Carta de Unidades Homogéneas da Paisagem

Face à escala do projecto e à sua localização, considera-se que análise das Unidades de Paisagem a um nível de macroescala se revela inadequada; a referência à Unidade de Paisagem “Oeste-Sul: Mafra-Sintra” não reflecte adequadamente a paisagem local e a sua multifuncionalidade, que encerra em si características de paisagem cultural marítima, a que acresce não ter sido suportada pela apresentação gráfica da mesma. É referido no EIA, e a título de exemplo a existência de: *zona interior; mosaico de campos agrícolas; Foz do Lizandro; faixa litoral; falésias costeiras e vila da Ericeira*, que permitem inferir que a Unidade de Paisagem identificada encerra em si a possibilidade da sua subdivisão suportada na identificação de subunidades. Assim, considera-se que deveria ter sido apresentada a Carta de Unidades e Subunidades de Paisagem, estabelecendo a relação hierárquica com o primeiro nível das Unidades definidas para Portugal Continental em Cancela d'Abreu *et al.* (2004). Os limites dos diferentes níveis hierárquicos deveriam ter representação gráfica e as subdivisões deveriam ser caracterizadas textualmente.

Carta de Qualidade Visual

No que se refere à análise da Qualidade Visual considera-se que, ao se suportar a avaliação deste parâmetro na(s) unidade(s) de paisagem, incorre-se no risco de não reproduzir adequadamente a Qualidade Visual associada ao território em análise, revelando ter sido realizada uma análise genérica pressupondo uma uniformidade cénica. Verifica-se no texto, a existência a referências tais como: *mosaico de campos agrícolas; vales encaixados, diversidade de praias; pequenas penínsulas e bacias e uma diversidade de praias; Toda esta região está por tudo isto associada a uma grande beleza natural; um núcleo urbano bastante interessante em termos arquitectónicos e cénicos; Este conjunto constitui um cenário de grande qualidade visual*, que não se mostram compatíveis com a classificação atribuída como Média Qualidade Visual. Acresce ainda, que ao considerar-se o parâmetro “Relevo” tal como é apresentado no Quadro 4.32 – Valoração da Qualidade Visual (pág. 182 do EIA), verifica-se que situações do tipo “*falésias costeiras*” ou “*arribas rochosas e abruptas*” que podem apresentar declives muito acentuados, são desvalorizados. A Carta de Qualidade Visual deveria reflectir as situações acima referidas, integrando uma abordagem específica da área de implantação do projecto.

Carta de Capacidade de Absorção

Para o estudo da capacidade de absorção visual deveriam ser considerados locais de observação preferencial, como miradouros, áreas de recreio ou outros locais de concentração de população (com representação gráfica), para os quais deveriam ser elaboradas as respectivas bacias visuais cuja sobreposição permitiria identificar e localizar as áreas mais ou menos expostas.

“Obras Complementares do Porto da Ericeira”

Carta de Sensibilidade Paisagística

Deveria ser elaborada a partir do cruzamento das duas anteriores de acordo com a matriz habitualmente utilizada para a Sensibilidade. Esta cartografia também deve ter como unidade mínima de análise a célula do MDT usado.

Avaliação de impactes

A avaliação de impactes e a sua classificação deve avaliar cada componente do projecto de forma individual, ainda que se possa apresentar uma classificação global do impacte da componente ou do conjunto das componentes do projecto. Também as intervenções/alterações para a implementação do projecto como construção do molhe Sul, terraplenos, alteração da morfologia da linha de costa, desaparecimento da praia dos Pescadores, dragagens (turbidez), criação de uma nova praia, estabilização/consolidação das arribas (alvenaria argamassada, muros ancorados) deviam ser avaliadas. Tendo em consideração que estas acções não têm lugar no mesmo espaço físico nem temporal (24 meses) e que os impactes são distintos em particular na fase de construção, considera-se que a avaliação deveria ser consequente e identificar e localizar claramente as situações passíveis de constituírem situações mais graves. Considerações do tipo *“o visionamento da desorganização espacial só será notado em determinados pontos”* não se mostram adequadas a uma avaliação técnica esclarecida. Assim, a avaliação e classificação dos impactes, deveria considerar, para além do atrás exposto, o seguinte:

Impactes do Projecto

- . apresentação das Bacias Visuais das diferentes componentes de projecto, geradas às cotas previstas e mais desfavoráveis nos seguintes pontos/loais:
 - Cabeça do molhe Sul
 - Ponto de articulação do troço médio com o final
 - Zona do cais de Recepção à cota final do terrapleno
- . avaliação dos impactes que se prendem com a eventual alimentação artificial de areia à nova praia.
- . apresentação das simulações do projecto sobre fotografia a partir dos seguintes locais:
 - Ermida de São Sebastião
 - Molhe Norte para a arriba (com simulação das zonas da arriba que sofrerão intervenção/estabilização)
 - Da praia dos Pescadores para o mar
 - Do Largo Ribas
 - Parque de Santa Marta
 - Da nova praia para o mar

As simulações devem ser, em cada uma das situações acima referidas, acompanhadas da fotografia que corresponde à situação actual de referência, sem o projecto.

Impactes cumulativos

A avaliação dos impactes cumulativos com outros projectos de elevado impacte visual em construção, aprovados ou em análise, nas imediações da área estudada e a avaliação do seu impacte.

- . Deveria ser considerada a bacia visual gerada na cabeça do molhe Norte, que deveria ser apresentada individualmente (gerada à cota prevista e mais desfavorável).
- . Reforço do maciço costeiro adjacente à Ponta de Santa Marta

A avaliação dos impactes induzidos pelo projecto, incluindo os cumulativos, deveria incorporar a reavaliação e a cartografia referidas nos pontos anteriores, nomeadamente a análise das Unidades e/ou Sub-unidades de Paisagem, da Sensibilidade Paisagística, as bacias visuais e as simulações elaboradas. A apresentação da avaliação de impactes deveria discriminar as acções e elementos de projecto, dentro de cada fase, e identificar os diferentes parâmetros de avaliação de impactes, nomeadamente a sua magnitude e significância.

Medidas de Minimização

Após elaboração de cartografia de Sensibilidade Paisagística, seria possível identificar eventuais pontos de média, elevada (ou muito) sensibilidade para os quais deveriam ser definidas medidas mais específicas.

Nota: A informação relativa às cartas atrás referidas, devia ser cartografada de forma translúcida sobre orto e à escala 1: 5000 ou 1:10 000, de forma a apresentar as devidas e necessárias referências.

3.2.6. Sócio-Economia

Situação de Referência

O EIA não apresenta a caracterização da actividade actual associada à Praia dos Pescadores, a qual é considerada relevante para avaliação dos impactes inerentes à sua perda.

Avaliação de impactes

O EIA, em complemento da informação apresentada, deveria identificar quais os benefícios para a actividade de pesca, nomeadamente em termos de número de lugares e equipamento/infra-estruturas disponíveis.

Prevendo o projecto um número de postos de acostagem para embarcações de pesca igual ao número de embarcações registadas, e referindo o EIA que dos *"vários factores que contribuíram para a perda de importância desta actividade destaca-se a actual falta de condições de navegação e amarração do porto de pesca"* deveria ser avaliado se o projecto contempla qualquer possibilidade de crescimento do sector das pescas.

Referindo o EIA que a pesca constitui fonte de subsistência para cerca de 100 pessoas, deveria ser avaliado se o exercício dessa actividade é possível durante a fase de obras, eventuais impactes e respectivas medidas, desenvolvendo a informação constante da página 289 do EIA.

Sendo referido o fecho dos postos de vendagem, deveria ser esclarecido se o projecto os contempla, ou não, e avaliados os respectivos impactes, em complemento da informação constante do EIA.

"Obras Complementares do Porto da Ericeira"

Deveria ser desenvolvida a informação do EIA relativa à articulação entre o “desmantelamento” da praia dos Pescadores e a abertura da nova praia, equacionando qual o período em que nenhuma das duas praias estará operacional, avaliando os respectivos impactes, e identificando as correspondentes medidas de minimização.

O EIA deveria avaliar as condições de uso balnear da nova praia, face às da actual praia (nomeadamente a sua utilização em situações de agitação do mar).

O EIA deveria ter avaliado adequadamente os impactes inerentes ao aumento de tráfego, durante a fase de construção e durante a fase de exploração. Note-se que não são apresentadas estimativas de tráfego, circuitos a utilizar, eventuais pontos críticos, nem identificadas medidas de minimização específicas.

Medidas de Minimização

As medidas de minimização constantes do EIA reflectem as lacunas identificadas na avaliação de impactes.

3.2.7. Património

Na pesquisa documental são apresentados dados provenientes do Plano Director do Porto da Ericeira e dos Projectos das Obras da 1ª Fase de desenvolvimento e do Inventário Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática - Carta Arqueológica (INANS). Do cruzamento desta informação, apresentada em listagens separadas, com o Inventário do Património Arqueológico, Arquitectónico e Etnográfico registado na área de implementação do Projecto (Quadro 4.51 do EIA), resultam dúvidas relativamente a algumas ocorrências patrimoniais, ou seja não é claro se se trata das mesmas ocorrências uma vez que o referido quadro não apresenta o seu eventual número de inventário e nas fichas de sítios refere-se que são sítios inéditos. É o caso, por exemplo, do Conjunto de viveiros de lagosta da Praia da Ericeira (ocorrência nº 5), dos canhões das Furnas (nº 9). Assim, o quadro 4.51 deveria incluir campo com a bibliografia e código de sítio.

O EIA refere apenas que o Projecto *“tem ainda como impacte negativo o desaparecimento integral da Praia dos Pescadores, considerando o seu valor histórico como local de embarque da família real para o exílio”* (pág. 298). Esta abordagem é insuficiente já que não se procede à adequada avaliação de impactes, tanto mais importante quanto o desaparecimento da praia constitui um impacte negativo certo e não minimizável sobre um local importante da memória colectiva portuguesa, com valor como testemunho notável daquele facto histórico. Refira-se que na Lei do Património Cultural Português (Decreto-Lei nº107/01, de 8 de Setembro) assume-se como Tarefa fundamental do Estado que *“Através da salvaguarda e valorização do património cultural, deve o Estado assegurar a transmissão de uma herança nacional cuja continuidade e enriquecimento unirá gerações num percurso civilizacional singular”* (artº3, ponto 1).

A Figura nº 4.76 do EIA (Fig. 11 do Anexo IV) não permite uma adequada leitura já que as algumas ocorrências sobrepõem-se pelo deveria ser apresentada cartografia com implantação das ocorrências à escala 1:2.000, permitindo a aferição e correcta percepção de impactes.

3.2.8. Qualidade do Ar

Situação de referência

O EIA apresenta a caracterização da situação atual utilizando dados de concentrações dos poluentes da estação urbana de tráfego de Cascais, localizada na aglomeração da AML Norte, que apresenta níveis de NO₂ e PM₁₀ elevados, e que em alguns anos têm ultrapassado os valores limite. Considera-se de aceitar esta opção uma vez que na vila da Ericeira não existem estações urbanas, considerando-se que os dados devem ser relativizados face às diferenças de dimensão e tráfego dos dois aglomerados populacionais

Por outro lado apresentam-se os índices de qualidade do ar da APA para a zona de Vale do Tejo e Oeste (onde se insere a Ericeira) os quais são calculados com base nos dados das estações rurais de fundo da Lourinhã e Chamusca também para 2008. A utilização de dados de tipo diferente (concentrações por poluente e índices globais) para zonas diferentes e estações diferentes não permite pois uma efetiva comparação de resultados.

Considera-se que a utilização de dados apenas para o ano de 2008 é insuficiente uma vez que o site da APA (QUALAR) tinha, à data da realização do EIA, dados disponíveis para 2009.

Por esse facto considera-se necessário proceder à reformulação da caracterização da situação de atual integrando:

- uma análise crítica relativamente à utilização da estação de Cascais tendo em consideração as diferenças existentes entre os dois locais (Ericeira/Cascais) nomeadamente em termos de população e tráfego rodoviário.
- a informação relativa aos anos de 2009 da estação de Cascais e da estação da Lourinhã (que permitirá relativizar os valores obtidos para Cascais).

Avaliação de Impactes

A avaliação deve ter em conta a proximidade dos níveis obtidos em Cascais relativamente aos valores limite nomeadamente de PM₁₀ e NO₂. (que não se estima ocorrerem na Ericeira).

A avaliação de impactes apresentada no EIA é apenas qualitativa, pelo que deve ser apresentada para a fase de exploração uma estimativa (quantitativa) relativa ao aumento do tráfego rodoviário e do número de embarcações, face ao que existe atualmente.

3.2.9. Ambiente Sonoro

No que se refere ao fator ambiental Ambiente Sonoro considera-se que existem algumas lacunas importantes relativas à resolução dos problemas de circulação e estacionamento para acesso e usufruto do Porto, tendo em atenção a capacidade prevista, em termos de utilização, do Porto.

No que diz respeito aos acessos, menciona-se no EIA:

O acesso de veículos ao porto da vila da Ericeira apresenta algumas dificuldades decorrentes dos arruamentos estreitos e de intensa circulação automóvel e estacionamento quase sempre lotado. O acesso poderá ser efectuado através do centro da vila, contornando-se diversos arruamentos estreitos, muitos dos quais com apenas um sentido para o tráfego, ou por um arruamento, também de sentido único, que se desenvolve de norte, junto à arriba, até ao porto."

No entanto, não foi apresentado estudo que demonstre a capacidade da própria Vila da Ericeira para comportar tais movimentações.

A afluência de turistas, de donos e utilizadores de embarcações e o facto de só estar previsto estacionamento para cerca de 25% das embarcações residentes indiciam um acréscimo muito significativo de movimentação de veículos, bastantes com atrelado, para os quais não foi evidenciada capacidade de estacionamento em número suficiente nem foi demonstrado o efeito que tal situação criará na circulação rodoviária normal da Vila da Ericeira.

Considera-se, ainda, que deverá ser realizada uma descrição mais pormenorizadas dos equipamentos a colocar para movimentação das embarcações, da sua localização e da potência sonora prevista para cada tipo de equipamento.

No âmbito do EIA em apreciação o fator ambiental Ambiente Sonoro não foi considerado como um dos mais relevantes.

Atendendo às características do projeto, das intenções de utilização do Porto e às perspetivas de exploração mencionadas considera-se o ambiente sonoro um fator descritor ambiental muito importante, não só na área afeta ao Porto mas essencialmente sobre a povoação sobranceira ao Porto, através da qual se irão realizar grande parte das movimentações de pessoas e veículos.

Situação de Referência

Em relação ao Ambiente Sonoro não foram realizadas medições para caracterização da situação atual.

Foram consideradas válidas, sem qualquer medição que o confirmasse, medições levadas a cabo durante obra de reabilitação do molhe Norte da Ericeira. São apresentados resultados obtidos a partir de um relatório de monitorização efetuado pelo ISQ, que não foi apresentado em anexo. No entanto, a CA considera que medições realizadas em 2008 e 2009 não se podem classificar como atuais e, como tal, não devem ser levadas em consideração para caracterização da situação atual (2012).

Deveria ser executada uma campanha de medições atualizada, com indicação de todos os parâmetros relevantes para análise e com a indicação de todos os pontos de medição objeto desta nova campanha (no caso presente só representaram graficamente 2 dos 4 pontos mencionados).

Avaliação de Impactes

No EIA menciona-se o seguinte:

“... Ao longo da fase de construção do Porto da Ericeira é expectável que na envolvente da frente de obra o quadro acústico seja condicionado pelos vários processos construtivos, equiparados a qualquer obra de engenharia civil, com a utilização de múltiplos equipamentos ruidosos e movimentação de veículos.

No que diz respeito à fase de exploração prevê-se ligeiras alterações do ambiente sonoro verificado actualmente. Estas estarão relacionadas com o acréscimo de afluência de embarcações ao Porto, assim como, com o aumento da circulação de veículos automóveis. ...”

Em relação à fase de construção julga-se que a comparação com operações de construção semelhantes e para as quais existe informação de campanhas de monitorização realizadas pode constituir uma previsão adequada. No entanto, esses dados de monitorização não foram fornecidos e, como tal, só se conhece o extrato e interpretação que consta do presente EIA.

Salienta-se ainda que o facto não terem sido avaliadas potenciais localizações para o futuro estaleiro, nem terem sido definidos percursos preferenciais e proibidos para a circulação afeta à obra, reduz em muito o alcance da avaliação apresentada.

Considera-se que a análise dos aspetos acima mencionados é fundamental para uma adequada avaliação dos impactes decorrentes das operações de construção.

Quanto à fase de exploração, no EIA refere-se que a actividade principal do Porto da Ericeira será o recreio náutico, para o qual está prevista uma frota de cerca de 316 embarcações no início de exploração (no EIA indica 2010) com um acréscimo de embarcações que, em 10 anos, atingirá as 410 embarcações residentes.

No entanto, a marina englobada neste projeto só dispõe de estacionamento para cerca de 109 embarcações. Tal significa que muita da afluência será efetuada com recurso a veículos rodoviários que irão transportar as embarcações que não se encontram no local.

Para este acréscimo de veículos em circulação, não só na área do Porto mas em toda a Vila da Ericeira, não foram quantificados os impactes em sede de EIA. Junta-se ainda a estas fontes sonoras a presença de equipamentos para colocação e retirada de barcos dos veículos para o mar e vice-versa.

Tendo uma caracterização da situação atual, se bem que já desatualizada, em infracção do RGR2007 em praticamente todos os pontos e períodos, é fundamental verificar quais as repercussões do acréscimo de movimentação no Porto e na vila de Ericeira num ambiente sonoro que já se apresenta visivelmente alterado.

Considera-se ainda que deveria ter sido realizada uma estimativa fundamentada do acréscimo de veículos em circulação, bem como das suas características, e seguidamente uma avaliação dos impactes gerados pela exploração do Porto da Ericeira não só dentro dos limites do Porto mas estendidos a toda a sua área de influência.

Medidas de Minimização

Decorrente de uma nova caracterização da situação atual e da reavaliação da situação futura deveria ser novamente averiguada a necessidade de implementação de medidas de mitigação dos impactes negativos.

Plano de Monitorização

A metodologia adotada para o Plano de Monitorização pode-se considerar ajustada.

Deve, no entanto, ser atualizado em função de novos recetores que se venham a identificar no decurso de uma reavaliação.

Em relação às “Técnicas e Métodos de Análise e Equipamentos Necessários” deve ser considerado o documento da APA denominado “*Guia prático para medições de ruído ambiente*”

- no contexto do Regulamento Geral do Ruído tendo em conta a NP ISO 1996”; a norma NP ISO 1996:2011 – *Acústica: descrição, medição e avaliação do ruído ambiente*; e a nota técnica da APA “*Notas técnicas para relatórios de monitorização de Ruído em Fase de obra e fase de exploração*”.

Deverá ainda ser indicada a periodicidade das campanhas de medição e os momentos iniciais de contagem desses prazos, tanto para a fase de obra como para a fase de exploração.

4. Conclusão

Da apreciação desenvolvida verifica-se que a informação em falta corresponde a um conjunto substancial de elementos a esclarecer, desenvolver ou corrigir, que determina alterações significativas do conteúdo do EIA, e que não permite uma adequado sistematização e organização dos documentos, quer para a consulta pública quer para a análise da CA, tal como referido no documento normativo "*Critérios de Conformidade*", emitido pela Secretaria de Estado do Ambiente.

O EIA apresentado, no que diz respeito à criação da nova praia e aos factores ambientais Ecologia, Ambiente Sonoro e Paisagem apresenta lacunas relevantes que inviabilizam uma correcta avaliação de impactes, facto que assume particular relevância face às características do Projecto e da área na qual se desenvolve.

Face ao exposto neste parecer a CA pronuncia-se pela desconformidade do Estudo de Impacte Ambiental em apreciação, o que de acordo com o nº 8 do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, determina o encerramento do procedimento de AIA.

Acresce ainda que a ARH d Tejo, I.P. tendo em conta que "*O Plano de Praia da Praia da Baleia ou do Sul, estabelecido no âmbito do Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Alcobaça-Mafra, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 11/2002, de 17 de Janeiro, prevê a "Realização de um estudo da evolução e estabilidade da praia, incluindo projecto para a sua recuperação, focando a relevância das actuais estruturas do porto da Ericeira e impacto das intervenções futuras, e a eventual reparação do esporão no limite sul da praia", considera que deve ser equacionada a alimentação artificial da Praia do Sul/Baleia, como alternativa à criação de uma nova praia a sul do Porto*", remetendo-se em anexo os aspectos que esta entidade considera que devem ser abordados relativamente a este aspecto.

P'la Comissão de Avaliação



Lúcia Desterro

Anexo

No âmbito do procedimento de avaliação da conformidade do Estudo de Impacte Ambiental a representante da ARH Tejo considerou ainda que:

“Atendendo que o Plano de Praia da Praia da Baleia ou do Sul, estabelecido no âmbito do Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Alcobaça-Mafra, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 11/2002, de 17 de Janeiro, prevê a “Realização de um estudo da evolução e estabilidade da praia, incluindo projecto para a sua recuperação, focando a relevância das actuais estruturas do porto da Ericeira e impacto das intervenções futuras, e a eventual reparação do esporão no limite sul da praia”, deve ser equacionada a alimentação artificial da Praia do Sul/Baleia, como alternativa à criação de uma nova praia a sul do Porto.

Assim, deve ser apresentada uma estimativa dos volumes envolvidos num eventual processo de alimentação artificial (considerando diferentes cenários de alargamento da praia), assim como estudadas soluções de retenção longilitoral desta praia em baía (melhoramento/prolongamento do esporão sul) de modo a avaliar a eficácia e previsível desempenho da praia alimentada, e assim assegurar uma longevidade que se afigure aceitável.

Prevendo-se que o volume necessário para a alimentação da praia da Baleia ou do Sul é superior à estimativa apresentada no EIA para a nova praia a sul do Porto (cerca de 60.000m³), e atendendo ao facto de as dragagens do porto não satisfazerem esses volumes e os volumes a colocar eventualmente na Praia do Sul, alerta-se para o facto de que terá de ser desenvolvida campanha de prospecção na zona submarina para a identificação de mancha de empréstimo com características granulométricas compatíveis (no caso da Praia do Sul – areia grosseira com $D50 \approx 0.5\phi$). Assim devem ser apresentados, tendo em conta a informação disponível, os locais potenciais dessas manchas de empréstimo”.

Na análise de alternativas, deve ser apresentada uma análise custo-benefício das duas alternativas, assim como uma análise comparativa dos impactes associados à criação de uma nova praia a sul do Porto e à alimentação artificial da Praia do Sul/Baleia, alargada aos diferentes descritores considerados pertinentes”.