



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

AIA 2773

**Projeto “Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines
(TXXI) (3ª e 4ª fases)”**

Agência Portuguesa do Ambiente, IP

Dezembro 2014



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

Título: Relatório de Consulta Pública

Projeto “Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases)” -
AIA 2773

Elaboração: Rita Cardoso

Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental (DCOM)

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Relatório da Consulta Pública

Projeto “Expansão do Terminal do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases)” - AIA 2731

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no n.º 1 do art.º 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro procedeu-se à Consulta Pública do Projeto “**Expansão do Terminal do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases)**”.

2. PERÍODO DE CONSULTA

A Consulta Pública decorreu durante **20 dias úteis de 17 de novembro a 15 de dezembro de 2014.**

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

A documentação completa relativa a esta fase do processo de Avaliação de Impacte Ambiental foi disponibilizada para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo.
- Câmara Municipal do Sines.

O RECAPE esteve disponível para consulta na página da Agência Portuguesa do Ambiente em www.apambiente.pt.

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do RECAPE, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncio na CCDR Alentejo e Câmara Municipal de Sines;
- Envio de Nota de Imprensa para os Órgãos de Imprensa;
- Envio de ofício circular a entidades.

5. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **quatro pareceres** com a seguinte proveniência:

- Câmara Municipal de Sines
- Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina – AAPACSACV
- SOS – Salvem o Surf (SOS)
- Carlos Alberto Gamito

A **Câmara Municipal de Sines** refere o seguinte:

- O espaço a sujeitar a intervenção encontra-se inserido pela Área de Jurisdição Portuária, nos termos da delimitação aprovada pelo Decreto-Lei n.º 95/2010, de 29 de julho;
- Trata-se de uma evolução natural do atual terminal de contentores de Sines que tem por objetivo aumentar a capacidade dos atuais 1 100 000 TEU/ano para 2 300 000 TEU/ano na 3ª fase e para 3 000 000 TEU/ano na 4ª fase;
- As obras de expansão consistem na ampliação do molhe leste dos atuais 1 500 m para 2 500 m (500 m + 500 m), aumento do cais de acostagem dos atuais 940 m (que já inclui a conclusão da 2ª fase no corrente mês), para 1 800 m (410 m + 450 m), aumento da área de terrapleno dos atuais 34 ha para 95 ha (16 ha + 45 ha) e regularização de fundos;
- Segundo os dados constantes nos documentos, é afirmado que o acréscimo dos postos de trabalho decorrentes da operação portuária é de 600, passando a ter 1400 trabalhadores no Terminal XXI;
- O estudo de impacte ambiental é pouco claro quanto às consequências da construção e execução da obra atividade pesqueira, setor de atividade de especial relevância em Sines;
- Dos vetores apresentados no estudo de impacte ambiental, aqueles que merecem particular atenção são os seguintes:
 - Ambiente Sonoro (nas fases de construção e de exploração);
 - Ecologia (nas fases de construção e de exploração);
 - Qualidade do ar (nas fases de construção e de exploração);
 - Hidrodinâmica e regime sedimentar (na fase de exploração);
 - Qualidade de água e sedimentos (nas fases de construção e de exploração);
 - Paisagem (na fase de exploração);
 - Património arqueológico subaquático (nas fases de construção e de exploração);
- Assinala-se que foram registadas potenciais excedências aos limites de exposição mais exigentes (aplicáveis à classificação de zonas sensíveis) para o período noturno nos pontos PM01 e PM02 e para o parâmetro diário no ponto PM02, bem como afetações relevantes do ambiente sonoro junto dos recetores sensíveis, pelo que deverão ser acauteladas medidas que permitam minimizar a significância destes impactes;
- A questão dos habitats marinhos (fauna e flora) existentes na zona envolvente à obra assume especial importância face à destruição a que serão sujeitos. Deverá existir, antes do início da obra, um levantamento exaustivo do ecossistema marinho por forma a permitir no final da obra tomar medidas de mitigação do impacte ou de compensação. Deverá ainda existir um acompanhamento e uma monitorização contínua mesmo após a realização da obra. Sendo que a Câmara Municipal deverá acompanhar todos os estudos e monitorizações realizadas;
- Ao nível da qualidade do ar e na fase de exploração, é esperado um aumento das emissões de diversos poluentes decorrentes do aumento do número de navios que demandam o Terminal XXI. De referir que o aumento do número de navios não será diretamente proporcional à carga

movimentada no porto, dada a tendência em se recorrer nas rotas intercontinentais a navios de maiores dimensões (14.000 a 18.000 TEUs), como também a Comunidade Europeia está a promover candidaturas ao programa COSTA no sentido dos portos até 2025 estarem dotados de sistemas de fornecimento de GNL a navios, com a consequente redução gradual do impacto ambiental resultante das emissões a partir desse ano. Por outro lado, durante a fase de obra é fundamental a adoção de medidas de minimização da emissão de partículas, designadamente através da constante lavagem de rodados e da lavagem diária dos veículos emissores de partículas;

- A análise à hidrodinâmica e regime sedimentar apresenta especial complexidade face às inúmeras variáveis em causa. No entanto, se por um lado é expectável que na 4ª fase, quando a ondulação estiver de NW, haja uma redução da altura da onda, negativa para a prática do surf; por outro lado é positiva a diminuição da energia da onda, pois conduz a um efeito positivo ao nível da erosão na praia, na maior durabilidade e consequente proteção das estruturas existentes nessa zona costeira e nas condições de uso balnear na praia de São Torpes. Fruto desta complexidade, é proposto a realização de dois estudos, durante a fase de exploração, um ao nível da batimetria e outro ao nível da dinâmica costeira e das condições de transporte sedimentares locais, que deverão ser do conhecimento da Câmara Municipal. Este último estudo deve incidir sobre a globalidade das estruturas portuárias, considerando que atualmente aparenta haver uma tendência de erosão na praia de São Torpes e acumulação de areias nos Aivados, justificando-se dar continuidade ao modelo de circulação de sedimentos desenvolvido pelo Instituto Hidrográfico para aquela área;
- A qualidade de água e sedimentos na fase de construção é fundamental para garantir a manutenção da qualidade balnear que existe em São Torpes há muitos anos, através da atribuição da Bandeira Azul. A correta condução de afluentes e a existência de recolha adequada de óleos é fundamental para evitar a contaminação das águas. Por outro lado, de forma a evitar o transporte para sudeste, dos sedimentos em suspensão resultantes da execução dos aterros, e assim minimizarem-se os impactos no que respeita à qualidade da água, poder-se-ia considerar a construção de um "dique em talude" que faria a separação da zona de obra, da restante área marítima. Relativamente à monitorização concorda com a realização de duas campanhas por ano para amostragem da qualidade dos sedimentos;
- Ao nível da paisagem importa referir o impacto negativo nos troços do Caminho Municipal n.º 1109 entre a praia de Morgavel e o cruzamento de São Torpes, e da Estrada Nacional 120-1 entre o cruzamento de São Torpes e o viaduto ferroviário que serve o Terminal XXI. É proposto a realização de um Plano de Integração Paisagística (que contemple a criação de uma faixa de cortina arbórea ao longo da berma sul da EN 120-1, entre o viaduto ferroviário e o sistema de captação de água do mar da Central Termoeletrica), o qual deverá ser previamente analisado pela Câmara Municipal antes da sua implementação;
- No património arqueológico subaquático é afirmado que 6 das 7 potenciais "anomalias" detetadas no levantamento geofísico correspondem a afloramentos rochosos e que o único ponto não verificado (por falta de visibilidade) provavelmente seria idêntico. No entanto, a área levantada apenas abrange a 3ª fase, ficando excluída a área de terraplenos da 4ª fase, pelo que será ainda desenvolvida uma avaliação prévia a qual deverá ser dada conhecimento à Câmara Municipal;
- Finalmente, deverão ser enviados à Câmara Municipal de Sines todos os estudos de monitorização definidos no presente estudo de impacto ambiental.

Face ao exposto, emite parecer favorável ao estudo de impacto ambiental do projeto de expansão do terminal de contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases) condicionado ao cumprimento dos aspetos acima referidos.

A Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do Cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina – AAPACSACV aponta críticas ao procedimento da consulta pública.

No que diz respeito ao projeto em avaliação, refere o seguinte:

- Desde há uns anos a esta parte os armadores/pescadores da zona têm-se deparado com restrições nas áreas dos seus pesqueiros habituais motivados pelos sucessivos aumentos do porto industrial de Sines;
- O próximo aumento do terminal XXI determinará o condicionamento de uma zona, que sempre foi uma zona de pesca de excelência para as embarcações de pesca local e costeira não só por se tratar de um bom pesqueiro, mas também face à sua proximidade do porto de pesca de Sines, o que lhes permite economia de tempo e de dinheiro;
- Para além das restrições territoriais existem outras decorrentes da lei como seja a implementação do plano de recuperação da pescada e lagostim com o qual Sines e parte da costa alentejana foi onerada;
- Por determinação legal foi implementada uma “box” que impede a frota residente de pescar, apesar de não fazer parte de tal plano uma vez que as capturas da pescada/lagostim são manifestamente insuficientes para o englobarem;
- A sua frota também fica prejudicada a Norte designadamente na área do Pinheiro da Cruz com as manobras militares efetuadas pela Marinha Portuguesa;
- Acresce, ainda, a sujeição das embarcações aos limites estabelecidos das TAC e quotas de determinadas espécies fixadas para Portugal na Comunidade Europeia. Refere que as suas embarcações não estão sujeitas a TAC e quotas mas quando a quota nacional encerra ficam obrigadas a cumprir;
- A zona de Sines é a área de pesca mais sustentada/equilibrada do país tendo em conta a faixa de operacionalidade e o número de embarcações registadas.

Manifesta preocupação no que diz respeito aos sectores da frota de pesca artesanal local e costeira, que são alvo das restrições e condicionalismos por parte da implementação do aumento do terminal XXI.

Por último, aponta as seguintes críticas ao EIA em análise:

- O EIA encontra-se incompleto na sua avaliação das alterações futuras introduzidas pelo projeto, quer na vertente da construção da obra, quer na sua execução;
- Não foi contemplada a pesca e em consequência não foi avaliado o impacto económico, social e ambiental que a obra tem no exercício da atividade pesqueira;
- Não é contemplada uma análise rigorosa, de cariz científico, no que se refere aos danos causados no habitat marinho no local e nas consequências conexas para toda a zona circundante.

Como tal, manifesta-se contra o EIA em análise.

A **SOS – Salvem o Surf (SOS)** considera que o EIA possui falhas técnicas que invalidam os impactos sobre a Praia de São Torpes, em particular na prática do surf, nos banhos, no turismo e no Parque Natural do sudoeste Alentejano e Costa Vicentina.

Refere, ainda, que o EIA deveria propor alternativas para a extensão do terminal de contentores que não implique a extensão do Molhe Leste do Porto de Sines para além do que já foi construído na fase 2ª.

Considera que a 2ª fase já teve impactos muito negativos na Praia de São Torpes que não foram previstos em EIAs anteriores do TXXI, e que não são sequer considerados corretamente neste EIA.

Identifica estudos de casos de EIAs de molhos de portos com erros que causaram graves prejuízos na respetiva região, tal como se pode ver em detalhe no parecer em anexo ao presente relatório.

Refere que, infelizmente, os EIAs de obras costeiras costumam errar nos impactos nas praias e nos “surf spot’s”, que acabam por sofrer impactos muito mais negativos dos que os previstos.

Refere que os molhes com comprimentos de centenas de metros interrompem a deriva litoral, absorvem a ondulação, e desviam a direção da ondulação, efeitos estes que têm fortes impactos na morfologia das praias e na hidrodinâmica dos “surf sport”.

Relativamente ao EIA em análise, considera que existem falhas graves na avaliação dos impactes, tais como:

- Os impactes na praia não são estudados cumulativamente com os impactes das alterações climáticas estudadas pelo CCIAM (Santos 2012). O EIA refere alterações climáticas mas não os inclui nos impactes na praia e nos “surf spots”;
- Não é considerada uma climatologia completa das ondulações, ao contrário do que foi feito na referência (IH 2004) ou é recomendado em (Bicudo 2009);
- Por observação direta do “surf spots” atuais em trabalho de campo, verificou que a 1ª fase de TXXI teve pouco impacto na qualidade dos “surf spots”, mas a 2ª fase já produziu um grande impacto. Considera que é necessário começar por entender as alterações presentes estudando a refração e a difração das ondulações antes da 1ª fase, após a 1ª fase e após a 2ª fase, com simulações numéricas ou físicas detalhadas, antes de se avaliar a 3ª e a 4ª fases. Considera também necessário utilizar modelos com dispersão espectral, pois, numa ondulação, os surfistas surfam as frentes de ondas de maior altura e de maior período, as “set waves”.
- Impactes igualmente graves são observados na morfologia da praia presentemente, após a 2ª fase. Refere que metade da praia de São Torpes, a Sudeste do “surf spot” Pedra Preta está desde a 2ª fase desassoreado, com pedras emersas entre a areia, o que impossibilita as aulas de surf, bem como os banhos, criando grandes prejuízos. Os sedimentos estão a concentrar-se na metade Noroeste da praia. O desequilíbrio sedimentar da praia é consistente com a rotação da ondulação provocado já pela 2ª fase do TXXI.

Considera, ainda, que existem falhas na avaliação dos impactes na sócio-economia.

Refere que de acordo com um estudo da SOS relativo à economia do surf em Peniche e Carcavelos (SOS 2014), cada escola de surf pode atrair para o turismo local cerca de 1 milhão de euros por ano. Extrapolando os indicadores económicos destas duas praias, também com elevada extensão de areia e ondulação consistente, para a realidade de São Torpes e adicionando à economia do surf os bares e restaurantes da praia, bem como outras atividades económicas que dependem da praia, pode-se chegar a um valor económico potencial para a praia de São Torpes de até 80 milhões de euros por ano. Considera que esse valor deveria ser incluído no EIA, juntamente com o emprego direto e indireto que será afetado com o desaparecimento do turismo do surf na região.

Refere, ainda, que o Porto de Sines é considerado de pequena dimensão e, em termos de carga movimentada, não entra nem no top 100 dos portos mundiais, top 20 dos europeus e fica na cauda dos portos ibéricos. O PNSACV e o surf de São Torpes, por outro lado, são referências a nível europeu.

Refere que por analogia com o território nacional, Sines está pior posicionado que os outros grandes portos, de Setúbal, Lisboa e Leixões, pois é o que se encontra mais longe dos centros urbanos e industriais.

Informa, ainda, que adicionalmente é o que está menos protegido, pois se não fossem os molhes de proteção, a acostagem seria feita diretamente a mar aberto numa zona onde as ondas chegam aos 30 metros. Considera que o hinterland de Sines é, também irrelevante e demasiado pequeno para justificar custos ambientais, sociais e económicos do nível requerido para as constantes expansões dos terminais do Porto de Sines.

Carlos Gamito salienta as seguintes questões:

- Para onde serão encaminhados os esgotos das infra-estruturas?
- Já foi feito o levantamento das embarcações e respetivos pescadores que deixarão de poder exercer a sua atividade piscatória, em consequência do alargamento da área de manobra dos navios de contentores?
- Está prevista alguma compensação para esses pescadores?
- A descarga de terras, misturadas com a pedra necessária para a execução da obra, não irão, pelo efeito das correntes, poluir a água e a areia da praia de São Torpes?



- Atendendo a que o Porto (Terminal XXI) vai ficar mais fechado e consequentemente com maior dificuldade na renovação das suas águas, quem é que irá fiscalizar as descargas de lastros para o mar, dentro do Porto e quem vai fazer e como serão divulgados os resultados das análises das águas do mar dentro do Porto e fora deste?
- Quem irá fazer a monitorização da atividade piscícola na zona de intervenção do Terminal XXI e seus efeitos?
- Quem se responsabiliza pela manutenção do Moinho de Chãos?
- Está previsto algum miradouro, de onde se possa observar a atividade de “entra e sai” de navios no Terminal XXI, como forma de interesse turístico?



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

RELATÓRIO CONSULTA PÚBLICA DO PROJECTO

Projeto “Expansão do Terminal do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases)”

Rita Cardoso

(Rita Cardoso)

Agência Portuguesa do Ambiente, IP

Dezembro de 2014

Rita Cardoso

De: Lúcia Maria Desterro
Enviado: segunda-feira, 15 de Dezembro de 2014 19:18
Para: Expediente
Assunto: FW: Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª Fases)

Dar entrada por favor.

De: Pedro Martins [mailto:pedro@mun-sines.pt]
Enviada: segunda-feira, 15 de Dezembro de 2014 18:55
Para: Lúcia Maria Desterro; Geral APA
Cc: Filipa Faria
Assunto: Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª Fases)

Município de Sines
Registo n.º 9113/Ano: 2014
Saída de 15-12-2014
Sistema de Gestão Documental

Exma. Srª.:

A Câmara Municipal de Sines, em reunião extraordinária de 15 de dezembro de 2014, decidiu, por unanimidade, aprovar o parecer técnico no âmbito da discussão pública ao "Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª Fases)", o qual se transcreve:

"O presente parecer refere-se ao estudo de impacte ambiental do projeto de expansão do terminal de contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases).

Analisando os documentos enviados emite-se o seguinte parecer técnico:

1. O espaço a sujeitar a intervenção encontra-se inserido pela Área de Jurisdição Portuária, nos termos da delimitação aprovada pelo Decreto-Lei n.º 95/2010, de 29 de julho;
2. Trata-se de uma evolução natural do atual terminal de contentores de Sines que tem por objetivo aumentar a capacidade dos atuais 1 100 000 TEU/ano para 2 300 000 TEU/ano na 3ª fase e para 3 000 000 TEU/ano na 4ª fase;
3. As obras de expansão consistem na ampliação do molhe leste dos atuais 1 500 m para 2 500 m (500 m + 500 m), aumento do cais de acostagem dos atuais 940 m (que já inclui a conclusão da 2ª fase no corrente mês), para 1 800 m (410 m + 450 m), aumento da área de terrapleno dos atuais 34 ha para 95 ha (16 ha + 45 ha) e regularização de fundos;
4. Segundo os dados constantes nos documentos, é afirmado que o acréscimo dos postos de trabalho decorrentes da operação portuária é de 600, passando a ter 1400 trabalhadores no Terminal XXI;
5. O estudo de impacte ambiental é pouco claro quanto às consequências da construção e execução da obra atividade pesqueira, setor de atividade de especial relevância em Sines;
6. Dos vetores apresentados no estudo de impacte ambiental, aqueles que merecem particular atenção são os seguintes:
 - Ambiente Sonoro (nas fases de construção e de exploração);
 - Ecologia (nas fases de construção e de exploração);
 - Qualidade do ar (nas fases de construção e de exploração);
 - Hidrodinâmica e regime sedimentar (na fase de exploração);
 - Qualidade de água e sedimentos (nas fases de construção e de exploração);
 - Paisagem (na fase de exploração);

Património arqueológico subaquático (nas fases de construção e de exploração);

7. Assinala-se que foram registadas potenciais excedências aos limites de exposição mais exigentes (aplicáveis à classificação de zonas sensíveis) para o período noturno nos pontos PM01 e PM02 e para o parâmetro diário no ponto PM02, bem como afetações relevantes do ambiente sonoro junto dos recetores sensíveis, pelo que deverão ser acauteladas medidas que permitam minimizar a significância destes impactes;

8. A questão dos habitats marinhos (fauna e flora) existentes na zona envolvente à obra assume especial importância face à destruição a que serão sujeitos. Deverá existir, antes do início da obra, um levantamento exaustivo do ecossistema marinho por forma a permitir no final da obra tomar medidas de mitigação do impacto ou de compensação. Deverá ainda existir um acompanhamento e uma monitorização contínua mesmo após a realização da obra. Sendo que a Câmara Municipal deve acompanhar todos os estudos e monitorizações realizadas;

9. Ao nível da qualidade do ar e na fase de exploração, é esperado um aumento das emissões de diversos poluentes decorrentes do aumento do número de navios que demandam o Terminal XXI. De referir que o aumento do número de navios não será diretamente proporcional à carga movimentada no porto, dada a tendência em se recorrer nas rotas intercontinentais a navios de maiores dimensões (14.000 a 18.000 TEUs), como também a Comunidade Europeia está a promover candidaturas ao programa COSTA no sentido dos portos até 2025 estarem dotados de sistemas de fornecimento de GNL a navios, com a consequente redução gradual do impacto ambiental resultante das emissões a partir desse ano. Por outro lado, durante a fase de obra é fundamental a adoção de medidas de minimização da emissão de partículas, designadamente através da constante lavagem de rodados e da lavagem diária dos veículos emissores de partículas;

10. A análise à hidrodinâmica e regime sedimentar apresenta especial complexidade face às inúmeras variáveis em causa. No entanto, se por um lado é expectável que na 4ª fase, quando a ondulação estiver de NW, haja uma redução da altura da onda, negativa para a prática do surf; por outro lado é positiva a diminuição da energia da onda, pois conduz a um efeito positivo ao nível da erosão na praia, na maior durabilidade e consequente proteção das estruturas existentes nessa zona costeira e nas condições de uso banhar na praia de São Torpes. Fruto desta complexidade, é proposto a realização de dois estudos, durante a fase de exploração, um ao nível da batimetria e outro ao nível da dinâmica costeira e das condições de transporte sedimentares locais, que deverão ser do conhecimento da Câmara Municipal de Sines. Este último estudo deve incidir sobre a globalidade das estruturas portuárias, considerando que atualmente aparenta haver uma tendência de erosão na praia de São Torpes e acumulação de areias nos Aivados, justificando-se dar continuidade ao modelo de circulação de sedimentos desenvolvido pelo Instituto Hidrográfico para aquela área;

11. A qualidade de água e sedimentos na fase de construção é fundamental para garantir a manutenção da qualidade banhar que existe em São Torpes há muitos anos, através da atribuição da Bandeira Azul. A correta condução de afluentes e a existência de recolha adequada de óleos é fundamental para evitar a contaminação das águas. Por outro lado, de forma a evitar o transporte para sudeste, dos sedimentos em suspensão resultantes da execução dos aterros, e assim minimizarem-se os impactes no que respeita à qualidade da água, poder-se-ia considerar a construção de um “dique em talude” que faria a separação da zona de obra, da restante área marítima. Relativamente à monitorização concorda-se com a realização de duas campanhas por ano para amostragem da qualidade dos sedimentos;

12. Ao nível da paisagem importa referir o impacto negativo nos troços do Caminho Municipal n.º 1109 entre a praia de Morgavel e o cruzamento de São Torpes, e da Estrada Nacional 120-1 entre o cruzamento de São Torpes e o viaduto ferroviário que serve o Terminal XXI. É proposto a realização de um Plano de Integração Paisagística (que contemple a criação de uma faixa de cortina arbórea ao longo da berma sul da EN 120-1, entre o viaduto ferroviário e o sistema de captação de água do mar da Central Termoelétrica), o qual deverá ser previamente analisado pela Câmara Municipal de Sines antes da sua implementação;

13. No património arqueológico subaquático é afirmado que 6 das 7 potenciais “anomalias” detetadas no levantamento geofísico correspondem a afloramentos rochosos e que o único ponto não verificado (por falta de visibilidade) provavelmente seria idêntico. No entanto, a área levantada apenas abrange a 3ª fase, ficando excluída a área de terraplenos da 4ª fase, pelo que será ainda desenvolvida uma avaliação prévia a qual deverá ser dada conhecimento à Câmara Municipal de Sines;

14. Finalmente, deverão ser enviados à Câmara Municipal de Sines todos os estudos de monitorização definidos no presente estudo de impacte ambiental considerando que os mesmos se revestem de enorme importância.

Pelo exposto, emite-se parecer favorável ao estudo de impacte ambiental do projeto de expansão do terminal de contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases) condicionado ao cumprimento dos vários aspetos referidos neste documento."

Com os melhores cumprimentos,
Pedro Martins

Rita Cardoso

De: Dina [aapsacv@mail.telepac.pt]
Enviado: segunda-feira, 15 de Dezembro de 2014 19:19
Para: Geral APA; Lúcia Maria Desterro
Assunto: FW: Envio de Exposição sobre o Estudo de Impacte Ambiental decorrente do aumento do Terminal XXI do Porto de Sines
Anexos: Exposição sobre Estudo Impacte Ambiental Terminal XXI.pdf

Exmo. Sr. Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente,

Serve o presente para remeter a V. Exa. exposição sobre "Estudo de Impacte Ambiental" no âmbito da expansão do Terminal de Contentores(TXXI) do Porto de Sines.

Mais-se informa V. Exa. que o original segue por correio.

Com os melhores cumprimentos,

A Responsável Administrativa,

M^a Armandina Baião



*Atitude
Alentejo*

Exmo. Sr. Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente

A Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do Cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (doravante AAPACSACV) vem, no âmbito da consulta pública do projecto Expansão do terminal de contentores [TXXI] do porto de Sines [3.ª e 4ª fases], e após divulgação pública do respectivo Estudo de Impacte Ambiental, expor e requerer a V. Exa. o seguinte:

Em primeiro lugar, estranha a Direcção da AAPACSACV e toda a comunidade piscatória de Sines que face à dimensão do projecto em causa e, bem assim, às consequências que o mesmo vai determinar para um conjunto de áreas que vão desde o património ao turismo e as actividades económicas desenvolvidas no local que a Agência Portuguesa do Ambiente se tenha limitado a proceder ao exigido por lei com esta consulta e não tivesse havido por parte dos interessados, designadamente a Administração do Porto de Sines [doravante designada por APS], a vontade de efectuar sessões públicas de esclarecimento à população em geral.

Por tudo isto se conclui que este tipo de actuação determina uma participação pública mitigada que com toda a certeza apenas favorece uma entidade, a proponente APS.

Antes de entrar na análise crítica do documento permita-nos um resumo panorâmico da actualidade do sector que representamos...

- 1) Como certamente será do seu conhecimento, desde há uns anos a esta parte os armadores/ pescadores desta zona têm-se deparado com restrições nas áreas dos seus pesqueiros habituais motivados pelos sucessivos aumentos do porto industrial de Sines,
- 2) Sendo que, o próximo aumento do terminal XXI determinará o condicionamento de uma zona, que sempre foi, uma zona de pesca de excelência para as embarcações de pesca local e costeira não só por se tratar de um bom pesqueiro, mas também face à



Atitude
Alentejo

sua proximidade do porto de pesca de Sines, o que lhes permite economia de tempo e de dinheiro.

- 3) Para além destas restrições territoriais existem outras decorrentes da lei como seja a implementação do plano de recuperação da pescada e lagostim com o qual Sines e parte da costa alentejana foi onerada.
- 4) Como é do conhecimento geral, por determinação legal foi implementada uma “box” [área de interdição temporária à pesca] que impede a nossa frota residente de pescar, apesar de não fazer parte de tal plano uma vez que as capturas da pescada/lagostim são manifestamente insuficientes para o englobarem.
- 5) Embora não diga respeito à matéria versada não poderemos deixar de assinalar que a nossa frota também fica prejudicada a Norte designadamente na área do Pinheiro da Cruz com as manobras militares efectuadas pela Marinha Portuguesa.
- 6) Acresce ainda a tudo isto, a sujeição das nossas embarcações aos limites estabelecidos das TAC e quotas de determinadas espécies fixados para Portugal na Comunidade Europeia. Mais uma vez as nossas embarcações não estão sujeitas a TAC e quotas mas quando a quota nacional encerra ficam obrigadas a cumprir [a título de exemplo veja-se a quota do tamboril, da pescada branca, da abrótea do alto, lagosta, sardinha, entre outras].
- 7) A par deste cenário não podemos deixar de referir o clima de crise que está instalado em todos os sectores da economia nacional e, em particular, na pesca. Razões de ordem conjectural relacionadas com o preço aumento dos custos de produção a par do decréscimo do valor das vendas em lote têm condicionado em muito esta actividade.



Habida
Alfaro

- 8) Por último, não podemos deixar de consignar que a zona de Sines é, com toda a certeza, a área de pesca mais sustentada/equilibrada do país tendo em conta a faixa de operacionalidade e o número de embarcações registadas.

Pois bem, traçada a realidade em que vivemos, detenhamo-nos agora sobre os sectores da frota de pesca artesanal local e costeira, que são alvo das restrições e condicionalismos por parte da implementação do aumento do terminal XXI

- 9) Estamos a falar de um sector de grande representatividade e, acima de tudo, com uma tradição cultural inigualável na história da economia local que conta já com alguns séculos. A nossa identidade repousa nesta actividade...
- 10) Como é do conhecimento geral as embarcações de pesca artesanal são todas designadas por locais e costeiras e caracterizam-se pelo exercício duma pesca polivalente que lhes permite subsistir comercialmente.
- 11) No caso concreto da pesca local determina a lei que por razões de segurança só pode operar a seis milhas do porto de pesca residente encontrando-se o pesqueiro de excelência perto do local que corresponde à zona a intervir e que irá sofrer com as inevitáveis consequências.
- 12) Por esse motivo e por força da lei este segmento vai ficar condicionado de exercer a sua actividade.
- 13) Além disso sempre se dirá que o pesqueiro referido tem condições propícias ao desenvolvimento das espécies juvenis e possui um ecossistema inigualável que potencia o crescimento das várias espécies piscícolas que por ali proliferam e que são o sustento daquelas embarcações.

Efectuada a caracterização do sector pesqueiro afectado cabe-nos fazer uma avaliação do documento em si e dos aspectos que em nosso entender devem ser melhorados, a saber:

- 14) O presente estudo de impacto ambiental mostra-se, no nosso modesto entender, incompleto, na sua avaliação das alterações futuras introduzidas pelo projecto, quer na vertente da construção da obra, quer na sua execução.
- 15) Segundo consta do mencionado estudo foram tidas em linha de conta para a fase de construção e execução áreas como Clima e meteorologia; Circulação costeira; Geologia, geomorfologia e hidrogeologia; Qualidade da água; Sedimentos; Qualidade do ar; Ambiente sonoro; Ecologia; Paisagem; Instrumentos de gestão territorial; Desenvolvimento económico e socio economia e Património cultural;
- 16) Mas, e ao contrário do que seria expectável, uma actividade económica como a pesca não foi contemplada e, em consequência, simplesmente não foi avaliado o impacto económico, social e ambiental que esta obra tem no exercício da actividade pesqueira.
- 17) Quantos pescadores vão para o desemprego? Quantas famílias perderão a sua principal e nalguns casos única fonte de rendimento? Quantas embarcações serão abatidas? O Estado pagará alguma indemnização pelo abate? E numa outra dimensão, a destruição do *habitat* *pesqueiro* que consequências terá no futuro no equilíbrio do ecossistema marinho circundante? Que consequências surgirão para esse mesmo equilíbrio em face do aumento médio da temperatura das águas? E a poluição que advirá. Que consequências para a actividade da pesca numa dimensão geral?
- 18) Estas são algumas das questões que não estão respondidas e têm que estar sob pena de se estar a cometer uma injustiça grosseira para uma actividade económica que compreende a necessidade do desenvolvimento económico e da criação de mais empregos, mas que não pode aceitar que isso se faça à custa da extinção de outros postos de trabalho;
- 19) Além disso, é inaceitável que um estudo de impacte ambiental não contemple uma análise rigorosa, de cariz científico, no que tange ao dano que irá ser causado ao habitat marinho, no local, e nas consequências conexas para toda a zona circundante;



20) Razão pela qual deve o estudo de impacto ser remetido para reformulação, sendo passível de nulidade a emissão de declaração de impacto ambiental a autorizar a construção do aumento do terminal XXI, sem que dele constem os elementos assinalados.

Neste quadro, a Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do Cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina manifesta, sob o ponto de vista da crítica construtiva, a sua veemente preocupação ao impacto ambiental que a obra em causa poderá vir a causar, em particular para o sector de actividade da pesca.

C/C

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Sines

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente,

José António dos Santos Matilde
Alfredo Ribeiro

ASSOCIAÇÃO DE ARMADORES
DA PESCA ARTESANAL E DO CERCO DO
SUDOESTE ALENTEJANO E COSTA VICENTINA
NIF 504 562 304 - EDIFÍCIO DOCAPECA
APARTADO 58 EC SINES 7521-901 SINES
TELEF 269 870 530/1 FAX 269 870 532
E-MAIL: aapsacv@mail.telepac.pt

Rita Cardoso

De: Pedro Bicudo [pedro2bicudo@gmail.com]
Enviado: terça-feira, 16 de Dezembro de 2014 10:15
Para: Rita Cardoso
Cc: SOS Salvem O Surf; Pedro Bicudo
Assunto: Fwd: Contribuição da SOS - Salvem o surf para a discussão pública do EIA do TXXI de Sines
Anexos: respostaSOSSalvemO Surf_EIA_EstensãoTerminalContentoresPortoSines_v4.pdf

Bom dia Dra Rita Cardoso,
Agência Portuguesa do Ambiente

No seguimento da nossa contribuição enviada ontem ao Sr.Prof. Doutor Nuno Lacasta, Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente, a SOS – Salvem o Surf (SOS), associação equiparada a ONGA, vem por este meio contribuir para a consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3.a e 4.a fases) -AIA 2773.

Realizámos entretanto que ontem enviámos uma contribuição com algumas gralhas. Caso a APA tenha interesse numa versão revista (sem gralhas, com mais figuras e referências, mas com essencialmente o mesmo texto), queira por favor encontra anexa a contribuição da SOS, revista, para a discussão pública do EIA do TXXI de Sines.

A nossa opinião é que o EIA deve ser indeferido, ou pelo menos deve ser profundamente revisto, pois inclui falhas técnicas graves que invalidam os impactes que o EIA estima sobre a Praia de São Torpes, em particular na prática do surf no sentido lato, nos banhos, no turismo e no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV).

Com os nossos melhores cumprimentos,
em representação da SOS - Salvem o surf,
ficando muito agradecido por Va. Exa. receber este email,

Pedro Bicudo,
salvemosurf@gmail.com,
tel. 917075398

-----institutional address-----

Prof. Pedro Bicudo
CFTP, Dep Física, Instituto Superior Técnico,
Av. Rovisco Pais, 1049-001 Lisboa, Portugal.

tel. +351, 218419144, GSM. +351,917075398,
bicudo@tecnico.ulisboa.pt, pedro2bicudo@gmail.com,
<http://nemea.ist.utl.pt/~ptqcd>
<http://nemea.ist.utl.pt/~pedro>

email para trabalhos de alunos:
FC.trabalhosalunos@gmail.com

----- Forwarded message -----

From: **Pedro Bicudo** <pedro2bicudo@gmail.com>
Date: 2014-12-16 10:03 GMT+00:00

Subject: Re: Contribuição da SOS - Salvem o surf para a discussão pública do EIA do TXXI de Sines
To: geral@apambiente.pt

Exmo Sr. Prof. Dr. Nuno Lacasta,
Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente

A SOS – Salvem o Surf (SOS), associação equiparada a ONGA, vem por este meio contribuir para a consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3.a e 4.a fases) -AIA 2773.

Realizámos que ontem enviámos uma contribuição com algumas gralhas. Caso a APA tenha interesse numa versão revista (sem gralhas, com mais figuras e referências, mas com essencialmente o mesmo texto), queira por favor encontrar anexa a contribuição da SOS, revista, para a discussão pública do EIA do TXXI de Sines.

A nossa opinião é que o EIA deve ser indeferido, ou pelo menos deve ser profundamente revisto, pois inclui falhas técnicas graves que invalidam os impactos que o EIA estima sobre a Praia de São Torpes, em particular na prática do surf no sentido lato, nos banhos, no turismo e no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV).

Com os nossos melhores cumprimentos,
em representação da SOS - Salvem o surf,

Pedro Bicudo

-----institutional address-----

Prof. Pedro Bicudo
CFTP, Dep Física, Instituto Superior Técnico,
Av. Rovisco Pais, 1049-001 Lisboa, Portugal.

tel. +351, 218419144, GSM. +351,917075398,
bicudo @ tecnico.ulisboa.pt, pedro2bicudo @ gmail.com,
<http://nemea.ist.utl.pt/~ptqcd>
<http://nemea.ist.utl.pt/~pedro>

e-mail para trabalhos de alunos:
FC.trabalhosalunos@gmail.com



SOS – Salvem o Surf - consulta pública do EIA do Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3.a e 4.a fases)

**Exmo Sr. Prof. Dr. Nuno Lacasta,
Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente**

A **SOS – Salvem o Surf (SOS)**, associação equiparada a **ONGA**, vem por este meio contribuir para a consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3.a e 4.a fases) -AIA 2773.

A nossa opinião é que o **EIA deve ser indeferido**, ou pelo menos deve ser profundamente revisto, pois inclui falhas técnicas graves que invalidam os impactos que o EIA estima sobre a Praia de São Torpes, em particular na prática do surf no sentido lato, nos banhos, no turismo e no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV).

Lamentamos que a SOS não tenha sido ouvida nem pelo dono da obra, nem pela empresa que elaborou o EIA. Salientamos que,

- a SOS representa em geral os surfistas portugueses, no sentido lato, para questões ambientais e de preservação da orla costeira, sendo também incontornável pelos estudos pioneiros apresentados sobre preservação de praias, sobre recifes artificiais para o surf, a proteção costeira, a biodiversidade e sobre o valor económico e social do surf;
- a SOS foi recebida ao mais alto nível pela Administração do Porto de Sines para discutir a 2.a fase do TXXI;
- o EIA refere trabalhos da SOS realizados quando fizemos uma campanha para alertar sobre os impactos negativos da 2.a fase do TXXI, em particular refere o nosso inventário dos surf spots da praia de São Torpes.

Sendo o nosso papel de representantes e especialistas no surf nacional reconhecido pelo dono da obra e pela empresa que elaborou o EIA, **é uma falha deste EIA não termos sido consultados**. Certamente que as falhas graves que iremos descrever seriam evitáveis.

Aproveitamos para referir que estamos ao dispor da APA para contribuir para qualquer estudo ou avaliação onde o surf seja relevante, bem como gostaríamos de contribuir para um **guia metodológico de EIAs costeiros**. A SOS – Salvem o Surf tem parcerias e colaborações com diversas entidades do surf, incluindo a Federação Portuguesa de Surf. É ainda incontornável pelos estudos pioneiros que realizou ou motivou sobre a preservação de praias; recifes artificiais para o surf, proteção costeira e biodiversidade; o valor económico e social do surf; o inventário de surf spots ; o impacte de alterações climáticas no surf. Para tal a SOS – Salvem o Surf conta com diversos especialistas, incluindo engenheiros e doutorados entre os seus voluntários.

A nossa contribuição para a consulta pública do EIA do TXXI divide-se em **três secções**. Na **secção I** revemos estudos de casos em que EIAs de molhes de portos erraram e causaram graves prejuízos na respetiva região. Em seguida, na **secção II** listamos falhas graves do EIA nos impactos na praia, no surf, no PNSACV e no turismo em São Torpes. Finalmente, na **secção III** referimos falhas nos impactos na sócio-economia do EIA. Em particular mostramos que o valor sócio-económico do surf, dos banhos e do turismo da praia é muito maior que o referido o EIA, bem como apontamos que o valor sócio-económico do terminal de contentores pode ser menor que o calculado no EIA.

I. Estudos de casos de EIAs de molhes de portos com erros que causaram graves prejuízos na respetiva região



Figura 1: engordamento da praia a Norte, erosão a Sul, alteração do surf spot de qualidade mundial

Infelizmente, na prática, os EIAs de obras costeiras costumam errar nos impactos nas praias e nos "surf spot's", que acabam por sofrer impactos muito mais negativos que os previstos.

Em geral os molhes com comprimentos de centenas de metros interrompem a deriva litoral, absorvem a ondulação, e desviam a direção da ondulação. Estes três efeitos têm fortes impactos na morfologia das praias e na hidrodinâmica dos "surf spots".

Os casos da extensão do Molhe Norte do Porto da Figueira da Foz, da extensão do Molhe Norte do Porto de Aveiro tiveram um terrível impacto nas praias a Norte que ficaram com excesso de sedimentos e nas praias a Sul que ficam com excesso de erosão, como se ilustra na Figura 1. Os "surf spots" também foram obviamente afetados.

Os casos dos molhes do Cabedelo do Douro e do Porto de Rabo de Peixe, por absorverem a ondulação, destruíram o melhores "surf spots", tanto do Grande Porto como da Ilha de São Miguel respetivamente.

Em nenhum destes casos de estudo o EIA previu corretamente os impactos negativos nas praias ou nos surf spots, apesar de ser claramente aspetável que os impactos negativos pudessem acontecer. Estudamos em particular o caso mais recente (IPTM 2009) do EIA do Projeto das Obras de Melhoria das Condições de Abrigo no Cais do Sector Comercial e de Manutenção do Canal de Acesso ao Porto da Figueira da Foz, citando o respetivo RNT: "Relativamente às praias localizadas a Sul, após a saturação do Molhe prevê-se um acréscimo da alimentação dessas praias, compensando a redução verificada durante o período anterior, estabelecendo-se uma situação mais favorável que a atual, traduzindo-se num impacto positivo." No entanto observa-se quatro anos depois que as praias a Sul dos molhes tiveram um impacto negativo e não positivo, a praia a Norte engordou mais que previsto, o "surf spot" do Cabedelo perdeu a qualidade mundial e habitats de substrato rochoso foram perdidos. Este EIA nem sequer refere a prática do surf. Acresce que o canal continua a precisar de ser dragado e que a navegabilidade pode não ter melhorado pois uma embarcação de pesca já naufragou junto aos molhes, ou seja os objetivos da obra não parecem ter sido integralmente cumpridos. No entanto este RNT refere um modelo físico do LNEC bem como em comparações com os quebra-mares dos portos "em toda a costa ocidental portuguesa".

Assim o que deveríamos ler num EIA realizado em 2014 (APS 2014), cinco anos depois do último EIA (IPTM 2009) de um molhe na costa ocidental Portuguesa e seis anos depois do pioneiro estudo de um recife artificial (Horta 2009, Bicudo 2009, Cardoso 2009), seria um estudo muito sério da morfologia da Praia de São Torpes bem como da hidrodinâmica dos seus "surf spots".

II. Falhas graves do EIA do TXXI nos impactes na praia, no surf, no PNSACV e no turismo em São Torpes

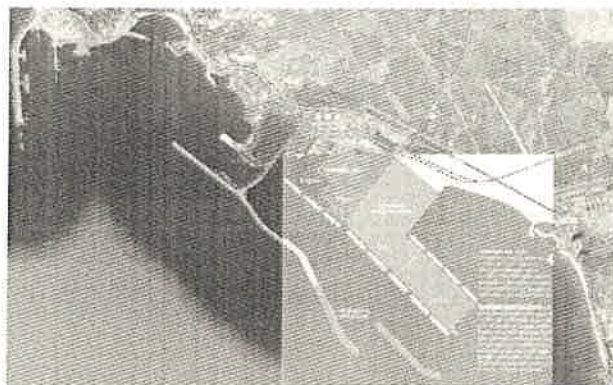


Figura 2. Segundo o mapa do semanário "Sol", após a 4.ª Fase, a Praia de São Torpes ficará nas traseiras do Porto de Sines.

A Praia de São Torpes já está na sombra do molhe actual no que toca à ondulação dominante que é do quadrante Noroeste a Oes-Noroeste.

Na Figura 2 mostramos a implantação das futuras fases do TXXI e do Terminal Vasco da Gama segundo um artigo publicado no semanário SOL. Claramente esperam-se impactes importantes na praia e nos surf spots, que o EIA ignora.

Há diversas falhas graves na avaliação desses impactes que listamos em seguida.

a- Os impactes na praia no TXXI não são estudados cumulativamente com os impactes das alterações climáticas estudadas pelo CCIAM, (Santos 2012). O EIA do TXXI referir alterações climáticas, não os inclui nos impactes na praia e nos "surf spots".

b- Não é considerada uma climatologia completa das ondulações, ao contrário do que foi feito na referência (IH 2004) ou é recomendado em (Bicudo 2009). Este EIA está muito inferior ao estado da arte em termos de amostras da ondulação. Com um estudo arbitrário de ondulação pode-se obter cenários irrelevantes.

c- Por observação direta do "surf spots" atuais em trabalho de campo, verificámos que a 1.a fase do TXXI teve pouco impacte na qualidade dos "surf spots", mas a 2.a fase já produziu um grande impacte que observamos presentemente. É necessário começar por entender estas alterações presentes estudando a refração e a difração das ondulações antes da 1.a fase, após a 1.a fase e após a 2.a fase, com simulações numéricas ou físicas detalhadas, antes de se avaliar a 3.a e a 4.a fases. O "surf spot" Picoloco no Sudoeste da praia, de qualidade nacional já perdeu qualidade e consistência. Tal deve-se à rotação da ondulação nos sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Deve-se ainda ao Molhe leste ter afetado o baixio que focava a ondulação no Picoloco. O "surf spot" molhe, segundo de qualidade nacional, tem agora ondulações com altura cerca de 50% menor que antes da 2.a fase. Também é necessário utilizar modelos com dispersão espectral, pois, numa ondulação, os surfistas surfam as frentes de ondas de maior altura e de maior período, as "set waves".

d- Impactes igualmente graves são observados na morfologia da praia presentemente, após a 2.a fase. Observamos que metade da praia de São Torpes, a Sudeste do "surf spot" Pedra Preta está desde a 2.a fase desassoreado, com pedras emersas entre a areia, o que impossibilita as aulas de surf, bem como os banhos, criando grandes prejuízos. Os sedimentos estão a concentrar-se na metade Noroeste da praia. O desequilíbrio sedimentar da praia é consistente com a rotação da ondulação provocado já pela 2.a fase do TXXI.

III. Falhas nos impactes na sócio-economia do EIA



Figura 3. A praia de São Torpes antes do Porto de Sines ter sido construído nos anos 70.

O que está, infelizmente, a debate é o impacte socioeconómico resultante da extensão de um terminal portuário versus o mesmo valor socioeconómico de uma praia (a Praia de São Torpes ilustrada na Figura 3), da sua envolvente, e de um Parque Natural e as suas 3 zonas com interesse para a conservação da natureza (Sítio da Lista Nacional de Sítios Rede Natura 2000 Costa Sudoeste-PTCON0012, Zona de Proteção Especial Costa Sudoeste-PTZPE0015 e Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina). A SOS irá focar-se na indústria de surf que depende da manutenção da consistência de ondulação bem como da envolvente não industrializada e limpa.

A equação acima referida é de difícil comparação, e uma em que não se podem usar apenas ferramentas económicas de curto prazo ou alcance limitado. Além da contribuição económica (anualizada) que iremos referir de seguida, a avaliação do impacto do Porto na economia e na criação de emprego só será fiável a curto ou médio prazo, pois é impossível prever aspetos como a concorrência de portos vizinhos, evoluções tecnológicas na indústria de transporte, impacto da alteração de regras ambientais marítimas, custos do petróleo, etc. O Impacto das ondas, de toda uma praia e de um parque natural, são de alcance muito superior. As praias de Sines e o parque natural já eram usados pelos locais, por veraneantes e por surfistas muito antes de o porto ter sido considerado, e continuarão a gerar mais valias económicas e sociais, por via do surf, turismo e lazer, muito depois da vida útil do porto ter chegado ao seu final.

O maior problema do Porto de Sines é que está seriamente limitado quanto a expansão, tendo um cabo a norte, um parque natural a sul, não tem baía ou foz de rio para o interior, e cada nova expansão para fora dos molhes já existentes necessita de novos molhes de proteção.

A. O valor do surf, dos banhos e do turismo da praia é muito maior que o referido o EIA

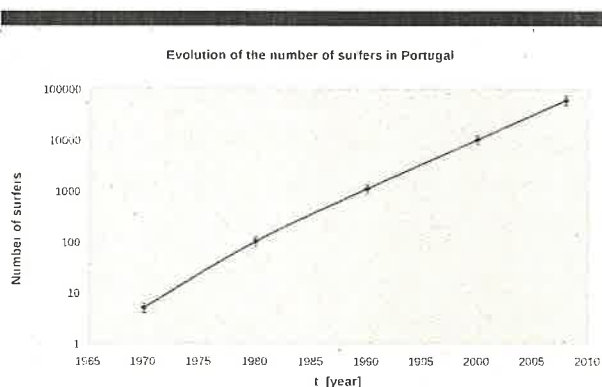


Figura 4. Crescimento exponencial do número de praticantes regulares de surf em Portugal.

A SOS, como defensora da orla costeira nacional, considera que a zona a sul do Porto de Sines é das mais importantes a nível nacional, não só por incluir um dos parques naturais mais valiosos a nível Europeu, o PNSACV, mas porque a Praia de São Torpes é a principal praia de surf a sul do Sado, devido ao seu extenso areal, facilidade de acesso e clima temperado, ideal para o surf de iniciação, incluindo o turismo de surf.



SOS – Salvem o Surf - consulta pública do EIA do Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3.a e 4.a fases)

Assim, consideramos que o valor socioeconómico desta praia não está corretamente avaliado no EIA. São Torpes é a 1ª longa extensão de areia com ondas a seguir às praias da Costa da Caparica e antes da Carrapateira, fator crítico para o turismo de surf, já que as aulas e surf para iniciados tem de ser efetuado em fundos livres de rocha. É também a praia utilizada pelo surf inclusivo e adaptado, que igualmente necessitam de condições especiais para conseguir meter os descapitados em segurança na água (ausência de rochas e obstáculos). Em termos de densidade e número de escolas de surf a operarem na praia, São Torpes tem observado um crescimento muito elevado, fruto da sua proximidade a uma costa selvagem e preservada. Com uma capacidade ainda sub-utilizada, poderá muito proximamente chegar aos números de Carcavelos, na Grande Lisboa, Molhe Leste e Baía em Peniche e Tonel e Beliche em Sagres. Estas são as praias com a mesma orientação e a mesma climatologia de ondulação que São Torpes e são as praias com a maior economia de surf em Portugal com cerca de 30 escolas a operar. Cabe realçar que o turismo de surf tem sido dos maiores motores das economias costeiras e uma excelente defesa contra a crise económica e de emprego que se tem abatido em Portugal. O surf cresce exponencialmente em Portugal, ver Figura 4 (Horta 2009). O turismo de surf Português deve a sua popularidade à limitada concorrência de outros destinos Europeus aliado à variedade das nossas ondas em praias de areia e a um bom clima. O desaparecimento da ondulação de uma praia com os atrativos de São Torpes tem sido um duro golpe para esta indústria, porque obriga as escolas locais a deslocarem-se demasiado longe para sul ou a fecharem por falta de consistência na ondulação.

Acresce que a paisagem portuária tem um impacto muito negativo no turismo de surf no PNSACV, pois os turistas de surf procuram uma atividade física praticada em ambiente natural.

De acordo com um estudo da SOS relativo à economia do surf em Peniche e Carcavelos (SOS 2014), salientamos que cada escola de surf pode atrair para o turismo local cerca de 1 milhão de euros por ano. Extrapolando os indicadores económicos destas 2 praias, também com elevada extensão de areia e ondulação consistente, para a realidade de São Torpes e adicionando à economia do surf os bares e restaurantes da praia, bem como outras atividades económicas que dependem da praia, podemos chegar a um valor económico potencial para a Praia de São Torpes de até 80 milhões de euros por ano. Este valor deverá ser incluído no EIA, juntamente com o emprego direto e indireto que será afetado com o desaparecimento do turismo de surf na região.

B. O valor socioeconómico da extensão do terminal XXI é provavelmente menor do que o referido no EIA



Figura 5. A dimensão relativa dos portos nacionais é pequena quando comparado com outros portos Europeus que estão perto de centros urbanos

Relativamente à importância do Porto de Sines, cabe salientar algumas notas que nos foram transmitidas por peritos em logística e por operadores de outros portos nacionais.

Existem cerca de 250 portos Panamax ou de águas profundas no mundo, dos quais 46 na Europa, 12, no Mediterrâneo /p enínsula e 4 na Península Ibérica. Portanto não se pode



SOS – Salvem o Surf - consulta pública do EIA do Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3.a e 4.a fases)

afirmar, como muitas vezes é referido, que Sines como porto de águas profundas seja um bem escasso, ver Figura 5.

É muito relevante observar que os maiores portos Europeus se encontram ou perto das maiores zonas urbanas e industriais (eixo Reino-Unido, Holanda, Alemanha, etc) ou se encontram em zonas de águas protegidas das grandes ondulações Atlânticas (Mediterrâneo ou Mar do Norte). Adicionalmente, ao localizarem-se no centro da Europa, minimizam as deslocações por terra, que são mais caras que as marítimas. O facto frequentemente referido de Sines ser o porto Europeu mais perto do canal do Panamá e da Ásia é um ponto negativo porque, como o transporte terrestre por via férrea é, em média, 2 vezes mais caro que o marítimo, e o terrestre é 4 vezes mais caro, o que se deseja é maximizar o marítimo. Até a nível Ibérico, Sines maximiza a distância a qualquer destino urbano ou industrial, piorado pelo facto de Sines não ter sequer ligações ferroviárias para estes centros (cuja construção é economicamente e ambientalmente muito cara).

Por estas razões, o Porto de Sines é considerado de pequena dimensão e, em termos de carga movimentada, não entra nem no top 100 dos portos mundiais, top 20 dos Europeus e fica na cauda dos portos ibéricos. O PNSACV e o surf de São Torpes, por outro lado, são referências a nível Europeu.

Por analogia com o território nacional, Sines está pior posicionado que os outros grandes portos, de Setúbal, Lisboa e Leixões, pois é o que se encontra mais longe dos centros urbanos e industriais. Adicionalmente, é também o que está menos protegido, pois se não fossem os molhes de proteção, a acostagem seria feita diretamente a mar aberto numa zona onde as ondas chegam aos 30 metros. O hinterland de Sines é, também irrelevante e demasiado pequeno para justificar custos ambientais, sociais e económicos do nível requerido para as constantes expansões dos terminais do Porto de Sines

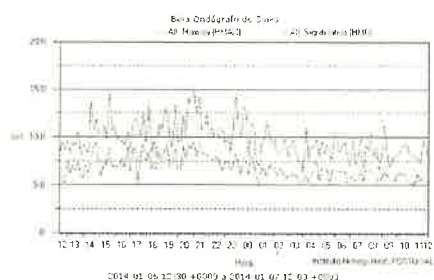


Figura 6. O Porto de Sines é exposto a grandes ondulações o que lhe retira eficiência e aumenta o perigo navios

Assim, fica a competência de transshipment do porto, apresentada muitas vezes como a mais fundamental para as avaliações dos planos de negócio do Porto de Sines. No entanto, segundo especialistas em logística, Sines não apresenta nenhuma vantagem competitiva sustentável em relação a outros portos de transshipment, já que tem a concorrência de portos em regiões vizinhas com custos mais baratos (e.g. norte de África), e a exposição a Atlântico aberto com as frequentes tempestades e ondulações, ilustrada na Figura 6, dificulta a operação de espera e de entrada e saída de

Nenhuma decisão estratégica implicando tão elevados custos ambientais, sociais e económicos deveria ser tomada quando a avaliação estratégica é tão fraca, sujeita a grandes incertezas, como a referida, e quando existem alternativas mais inteligentes noutros portos nacionais. Adicionalmente, para a avaliação económica, os pontos negativos referidos devem ser tomados em consideração.



SOS – Salvem o Surf - consulta pública do EIA do Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3.a e 4.a fases)

Conclusão

Para concluir reiteramos que o EIA da Expansão do TXXI (APS 2014) **deve ser indeferido**, ou pelo menos deve ser profundamente revisto, pois inclui falhas técnicas graves que invalidam os impactos que o EIA estima sobre a Praia de São Torpes, em particular na prática do surf no sentido lato, nos banhos, no turismo e no PNSACV.

A praia e o surf merecem um EIA que utilize o estado da arte em termos de propagação e rebentação da ondulação desde o largo até à margem da praia, bem como do transporte de sedimentos, o que **não é certamente o caso deste EIA**.

O EIA deveria ainda propor alternativas para a extensão do terminal de contentores que não implique a extensão do Molhe Leste do Porto de Sines para além do que já foi construído na fase 2.a. A fase 2.a já teve impactos muito negativos na Praia de São Torpes que no entanto não foram previstos em EIAs anteriores do TXXI, e que **não são sequer considerados corretamente neste EIA**.

Bibliografia

(APS 2014) Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines - 3.a e 4.a fases , Administração do Porto de Sines, 2014.

(Bicudo 2009) Bicudo, P. and Cardoso, N., São Pedro do Estoril Surf Reef - preliminary study of the reef design, International Meeting on Multi-Purpose Reefs, Jeffrey's Bay, 2009

(Cardoso 2009) Cardoso, N., Bicudo, P. and Fortes, C. J. Modelling with SWAN the Wave Spectrum Surfing Quality at the São Pedro do Estoril Surf reef, International Meeting on Multi-Purpose Reefs, Jeffrey's Bay, 2009.

(IH 2004) Estudo da Dinâmica Sedimentar da Zona do Portode Sines, Instituto Hidrográfico, 2004.

(IPTM 2009) Estudo de Impacte Ambiental do Projecto das Obras de Melhoria das Condições de Abrigo no Cais do Sector Comercial e de Manutenção do Canal de Acesso ao Porto da Figueira da Foz Estudo Prévio, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, 2009.

(Horta 2009) Horta, A. and Bicudo, P., Surf and the Socio-Economics factor of the Environmental Assessment of coastal projects – Portuguese case study, International Meeting on Multi-Purpose Reefs, Jeffrey's Bay, 2009.

(Horta 2009) Horta, A. and Bicudo, P., Integrating Surfing in the Socio-economic and Morphology and Coastal Dynamic Impacts of the Environmental Evaluation of Coastal Projects, Journal of Coastal Research, SI 56, 2009.

(Santos 2009) Santos, F.D., “Alterações Globais, desafios e riscos presentes e futuros”, Livro publicado pela Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2012.

(SOS 2014) O valor da economia do Surf em Peniche, SOS - Salvem o Surf, 2014.

Carlos Alberto Malafaia Gamito

Praceta João Daniel de Sines nº 11

7520 119 Sines

Exmo. Sr.

Presidente da Câmara Municipal de Sines

Sines, 15 de Dezembro de 2014

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do terminal de contentores do Porto de Sines (TXXI)
(3ª e 4ª fases)

Exmo. Sr., depois de analisar o referido "estudo" apraz-me salientar as seguintes questões:

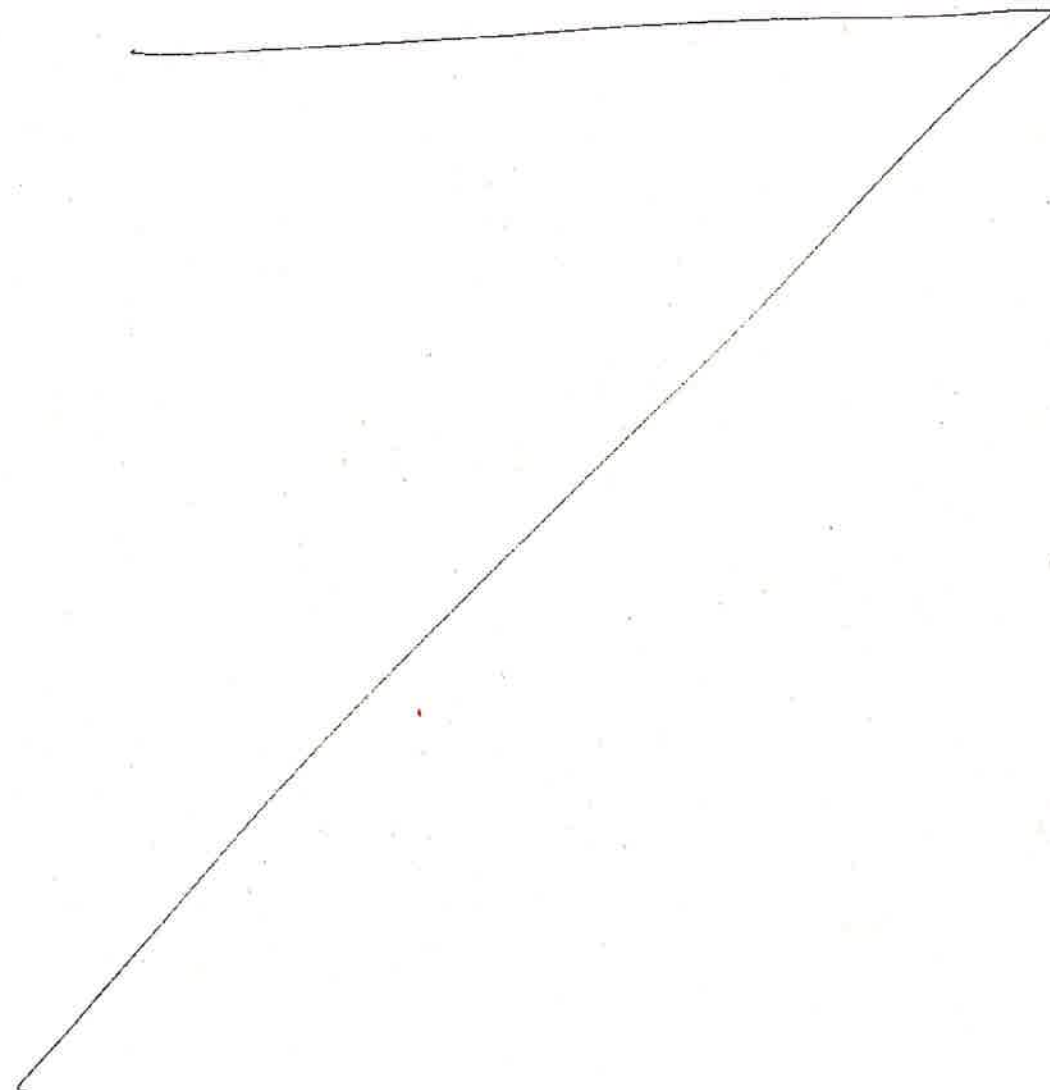
- 1- Para onde serão encaminhados os esgotos das infra-estruturas?
- 2 Já foi feito o levantamento das embarcações e respectivos pescadores, que deixarão de poder exercer a sua actividade piscatória, em consequência do alargamento da área de manobra dos navios de contentores?
Pelo que me é dado a conhecer, são embarcações frágeis que, eventualmente não terão condições de mudar a sua zona de pesca mais para o sul ou para norte, onde o mar é mais perigoso.
- 3 Está prevista alguma forma de compensação para esses pescadores?
- 4- A descarga de terras, misturadas com a pedra necessária para a execução da obra, não irão pelo efeito das correntes, poluir a água e a areia das praias de São Torpes?
- 5- Atendendo a que o Porto (Terminal XXI) vai ficar mais fechado e consequentemente com maior dificuldade na renovação das suas águas, quem é que vai fiscalizar as descargas de lastros para o mar, dentro do Porto e quem vai fazer e como serão divulgados os resultados das análises as águas do mar dentro do Porto e fora deste? Quem vai fazer a monitorização da actividade piscícola na zona de intervenção do Terminal XXI e seus efeitos?
- 6- Com os aterros necessários, mais uma vez se coloca a questão da "manutenção" no moinho de chãos. Quem se responsabiliza pela "manutenção" do referido moinho, atendendo a que é o único existente no concelho e com muito interesse na história da "nossa" Terra e na educação dos "nossas" crianças, além do manifesto interesse turístico?



Sines, 15/12/2014

7- No que, ao turismo respeita, pergunto se, está também previsto algum "miradouro", de onde se possa observar a actividade de "entra e sai" de navios no Terminal XXI, como forma de interesse turístico?

Com os melhores cumprimentos, certo que V. Excelência dará as melhores respostas a estas minhas questões, encontro-me ao dispor para qualquer esclarecimento que entenda por necessário.



Carlos Alberto da Silva Gomes