



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

AIA 2783

Projeto “Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor”

Agência Portuguesa do Ambiente, IP

Janeiro 2015



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

Título: Relatório de Consulta Pública

Projeto “Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor” - AIA 2783

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 “Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor” - AIA 2783

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 “Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor”.

2. PERÍODO DE CONSULTA

A Consulta Pública decorreu durante 20 dias úteis de 23 de dezembro de 2014 a 21 de janeiro de 2015.

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 de Lisboa e Vale do Tejo.
- Câmara Municipal de Almada.

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 Lisboa e Vale do Tejo e Câmara Municipal de Almada;
- 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 cinco pareceres com a seguinte proveniência:

- Câmara Municipal de Almada
- Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria
- Bárbara O'Neill, Cristiana Brito e Nuno F. Dias da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa
- Associação Ala-Ala
- Vítor Lopes

A **Câmara Municipal de Almada** congratula-se com a iniciativa da APL, há muito reivindicada pela autarquia e ansiada pela população.

Refere que a atividade piscatória e a náutica de recreio, que constituem pilares importantes da economia local, podem em muito beneficiar da melhoria das atuais condições de operação e laboração que a infraestrutura em estudo irá proporcionar, com particular destaque para a segurança.

Considera que a salvaguarda da atividade piscatória e a dinamização da náutica de recreio que poderá potenciar o sector do turismo, estão alinhadas com estratégias locais e regionais de desenvolvimento para o território do concelho de Almada.

Refere que o EIA aborda um conjunto de descritores ambientais adequados à natureza e características do projeto, avaliando os potenciais impactes associados às diferentes intervenções previstas.

Considera relevantes os impactes no ruído, nas acessibilidades e na circulação rodoviária na povoação da Cova do Vapor.

Assim, para minimizar os impactes das diferentes fases do projeto, a CMA considera necessário que o EIA e projeto de execução atendam a um conjunto de preocupações, tais como:

- o faseamento das obras deverá assegurar a manutenção das boas condições de operacionalidade do porto de pesca e minimizar os impactes na qualidade de vida da população e visitantes da área de intervenção do projeto;
- deverão ser evitados conflitos na fase de construção com a fruição das zonas balneares envolventes, dado ser a época de maior afluxo de população flutuante à Cova do Vapor;
- uma vez que as vias de acesso à obra (Estrada da Raposeira/Av. António Martins Correia) são também vias urbanas que atravessam áreas habitacionais (Cova do vapor, São João da Caparica e São Pedro da Trafaria), a CMA reforça a necessidade do rigoroso cumprimento das medidas de minimização definidas no EIA com incidência nos descritores da qualidade do ar, ruído e socioeconomia durante a fase de construção;
- atendendo ao reduzido perfil das ruas dentro da povoação e ao limitado estacionamento automóvel, na fase de obra as perturbações no estacionamento e na circulação pedonal e automóvel dentro do aglomerado decorrentes da circulação de pesados e de outras interferências rodoviárias devem ser cuidadosamente planeadas, divulgadas e articuladas com a população, associações locais, a junta de freguesia e a CMA;
- a intervenção prevista de requalificação do porto de abrigo deve incluir o troço do percurso ciclável na direção Nascente-Poente, que se justapõe à via de acesso, e a implantação de estacionamento de bicicletas em segurança. Em sede de projeto de execução, deve validar-se a solução final com a CMA;
- existe uma rampa (na zona onde será construído o esporão nascente) que permite o acesso ao rio de utilizadores de pequenas embarcações de recreio, canoas ou pranchas de windsurf. Com a concretização do projeto em análise não é claro se, para além da praia, haverá alguma rampa de utilização livre que permita a colocação das embarcações na água. Assim, a CMA entende que deverão ser mantidas as condições atuais para fins de recreio e de acesso livre;
- relativamente às águas pluviais e de lavagem, embora o EIA refira que não haverá produção de águas residuais e proponha que as águas de drenagem superficial do cais (águas de lavagem e pluviais) sejam encaminhadas para a rede pluvial, a CMA não considera esta uma solução aceitável para evitar a contaminação do meio rétor decorrente de águas de lavagem contendo óleos e/ou outros poluentes;
- deverá considerar-se dispositivos de retenção de óleos e hidrocarbonetos antes da descarga na rede pluvial, devendo o proponente, em sede de elaboração do projeto de execução, validar a solução final com os SMAS de Almada;
- destaca a importância da integração dos dados de sobrelevação devido às pressões atmosféricas e à subida do nível do mar, previstos nos cenários climáticos desenvolvidos pelo "Intergovernamental Panel on Climate Change", nos cálculos efetuados para intervenções costeiras desta natureza,

sugerindo que em fase de elaboração do projeto de execução sejam considerados os valores indicados no 5º Relatório publicado por esta entidade "Climate Change 2014";

- considera, ainda, inadequada e desajustada a referência à Trafaria para localização do novo Terminal de Contentores de Lisboa;
- salienta que o modelo de gestão da zona de abrigo está omissa no EIA, referindo-se que será definido pela APL. A CMA entende que o modelo a adotar deverá ser concertado com os atores locais;
- pese embora a melhoria e o aumento do número de pontos de amarração de embarcações relativamente à situação atual na Cova do Vapor, a CMA entende que a APL deverá programar o desenvolvimento do projeto de ampliação e beneficiação do "Núcleo de Apoio Náutico da Trafaria" previsto no Plano Integrado da Rede de Infraestruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo (PIRANET), aprovado em 2010.

No que diz respeito às medidas de minimização, a CMA propõe que sejam acrescentadas as seguintes:

- no estaleiro devem existir sistemas de recolha e acondicionamento de águas residuais, com separação de matéria em suspensão e hidrocarbonetos, bem como um sistema de recolha de óleos usados;
- as ações de limpeza de máquinas e fornecimento de combustíveis e outros materiais devem ser realizadas em locais impermeabilizados, de modo a ser possível fazer a sua recolha, armazenagem e posterior encaminhamento;
- os veículos pesados afetos à obra devem circular a velocidades reduzidas (cerca de 30 km/h) nas vias circundantes à povoação;
- deve prever-se o isolamento acústico dos equipamentos fixos que se revelem fontes significativas de emissão, através da instalação de encapsulamentos apropriados;
- quando houver necessidade de interrupção ou alteração da circulação rodoviária, deverá ser garantida a passagem do tráfego local por via alternativa ou condicionada nas melhores condições possíveis de segurança e qualidade do piso, devendo as obras ser realizadas com brevidade e, se possível, fora das horas de maior movimento;
- deve prever-se a emissão de aviso à navegação local, através das autoridades competentes.
- as atividades ruidosas deverão ocorrer preferencialmente no período diurno, nos dias úteis. O prolongamento do período de trabalho da obra deverá ser justificado e apenas poderá ocorrer mediante a atribuição de licença especial de ruído da CMA;
- circulação dos veículos pesados a velocidades reduzidas (cerca de 30 km/h) quando circularem nas vias da povoação da Cova do Vapor;
- realização na fase de construção de uma campanha de monitorização das atividades mais ruidosas, nomeadamente a dragagem e o tráfego de pesados;
- caso venha a ser emitida licença especial de ruído, a realização de campanhas de monitorização deverá ser feita nos períodos entardecer e noturno;
- alteração da medida FE 1, que deve referir que a periodicidade das dragagens de manutenção deve ser ajustada em função dos resultados obtidos;
- reformulação da medida FE 3 de forma a incluir os procedimentos a ter com águas de lavagens contendo óleos ou outros poluentes.

A **Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria** congratula a APL pela iniciativa de desenvolvimento da Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor. No entanto, recomenda:

- que o modelo de gestão seja concertado com a Junta de União das Freguesias de Caparica e Trafaria, bem como com a população local e outras entidades daquele território;
- que sejam concertadas medidas de preparação da obra com a Junta de União das Freguesias de Caparica e Trafaria, bem como com a população local e outras entidades daquele território, de modo a reduzir o impacto da obra no dia-a-dia, minimizando os impactos associados às diferentes fases de intervenções previstas.

Bárbara O'Neill, Cristiana Brito e Nuno F. Dias da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, enviam um parecer técnico relativo ao projeto em análise, no âmbito da Unidade Curricular de Estudos Avançados em Ecologia e Gestão Ambiental, do Mestrado de Ecologia e Gestão Ambiental, o qual pode ser analisado em detalhe no parecer em anexo ao presente relatório.

Após analisado o documento no seu todo, verificaram que a justificação para a implementação do projeto Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor passa inteiramente pela importância socioeconómica da área de estudo sobre a comunidade local.

No entanto, consideram que apesar de uma correta e detalhada descrição e enquadramento do projeto, é possível destacar um conjunto de falhas que põem em causa a validade do EIA realizado.

Referem que de todas as componentes analisadas, os valores biológicos e ecológicos foram aqueles a que foi dada uma menor atenção e rigor ao longo do estudo, tanto na escolha de referências bibliográficas como na aplicação de metodologias de avaliação ambiental.

Consequentemente, consideram que os impactes nestes descritores foram subvalorizados ou até mesmo ignorados a favor do progresso e melhoria da economia local.

Salientam que houve um défice nas medidas de mitigação para os impactes apontados para a fauna, flora e ecossistemas locais.

Salientam, ainda, que a manutenção das comunidades de peixes existentes na zona poderá ter um impacto positivo, aumentando o número das comunidades piscícolas, por exemplo, e não desvalorizando a importância de uma boa qualidade ambiental, conservando os valores naturais e biológicos.

Realçam a importância da reavaliação da componente ambiental de Cova do Vapor, tendo um maior ênfase e rigor sobre a componente em questão, para a melhoria da qualidade ambiental, biológica e ecológica da região, compensando a efetiva artificialização da zona.

A **Associação Ala-Ala** manifesta-se favoravelmente ao projeto em avaliação na sua globalidade, à exceção das poitas de amarração e de vedação.

Vítor Lopes manifesta-se favoravelmente ao projeto em avaliação, no entanto, solicita que a lota da Trafaria e os pescadores profissionais que utilizam o porto de pesca da vila sejam transferidos para a nova estrutura, libertando a antiga para um possível porto de recreio.



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

RELATÓRIO CONSULTA PÚBLICA DO PROJECTO

“Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor”

Rita Cardoso

(Rita Cardoso)

Agência Portuguesa do Ambiente, IP

Janeiro de 2015

DALA

EO05291-201501 - 20-01-2015



MUNICÍPIO DE ALMADA • CÂMARA MUNICIPAL
Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável
Casa Municipal do Ambiente
Rua Bernardo Francisco da Costa, 42 2800-029 Almada, Portugal
Tel: + 351 21 272 2510 Fax: + 351 21 272 25 19

Dr.º Rik Paredes
27-01-2015
Augusto Serrano
CHEFE DE DIVISÃO

Exmo. Senhor
Dr. Nuno Lacasta
Presidente do Conselho Directivo da
APA, Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal, Ap.758
2611-865 Amadora

Ofício N.º DEGAS/2/19-01-2015

ASSUNTO: *Parecer da Câmara Municipal de Almada ao EIA do projecto da "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor" (AIA 2783)*

Exmo. Senhor Presidente do Conselho Directivo da APA, *Dr. Nuno Lacasta*,

Ao abrigo do regime legal aplicável a procedimentos de AIA e no âmbito do respectiva fase de consulta pública, que decorre no período entre decorre de 23 de Dezembro de 2014 a 21 de Janeiro de 2015, a Câmara Municipal de Almada emite e remete em anexo a V. Exa. o seu parecer ao EIA do projecto "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor" (AIA 2783), cujo proponente é a APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A., que constituiu o proponente e a entidade licenciadora.

Este projeto propõe-se melhorar as condições de abrigo, operação e navegação da atividade piscatória e da náutica de recreio na zona da Cova do Vapor, dando resposta às crescentes necessidades reclamadas pela população e pela Câmara Municipal de Almada.

Atento o facto da maioria dos impactes ambientais identificados se concentrar na fase de construção e serem pouco significativos, de baixa magnitude, temporários e reversíveis, e de estarem contempladas medidas que concorrem para a sua minimização, a Câmara Municipal de Almada dá parecer favorável ao EIA deste projecto, em fase de avaliação.

A Câmara Municipal de Almada recomenda ainda que o EIA e o projeto de execução atendam a um conjunto de preocupações e contemplem medidas adicionais, constantes do parecer técnico anexo.

Sem outro assunto, apresento os melhores cumprimentos,

Almada, 19 de Janeiro de 2015

A Diretora do Departamento de
Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável,

Eng.ª Catarina Freitas



Proposta de Deliberação

Reunião de Câmara

☒ Ordinária ☐ Extraordinária

Data 14 / 1 / 2015

Prop.ª N.º (da O.D.) 1 . 4 - 0 1

DELIBERAÇÃO N.º 003 / 15

☒ APROVADA

☐ Por maioria ☒ Por unanimidade

☐ REPROVADA

O Secretário

O Presidente

Informação do serviço emissor

Assunto .. Estudo de Impacte Ambiental referente ao projeto "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor". Parecer Técnico. Aprovação.

Processo n.º

Pelouro/Serviço Emissor⁽¹⁾

1.Administração e Finanças, Estratégia e Gestão Ambiental

1.4. Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável

Dirigente(s)

DD-DEGAS

Escolha um item

Escolha um item

Informação orçamental

C. Orçamental

Plano

Cód. Fornecedor

N.º Cabimento/Compromisso

Valor

Ano €

Ano (n+1) €

Ano (n+2) €

Ano seguintes €

Rubrica

Data / /

Validação jurídica

Nada a opor

Rubrica

Data

Publicação

☐ Sujeta a publicação (art.º 56º da Lei n.º 75/2013)

☐ No Diário da República

☐ Outra

(1) Conforme Estrutura das Propostas para Reunião de Câmara 2013-2017



Proposta de Deliberação

Considerando o parecer técnico ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do projeto da "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor" (AIA 2783), cujo proponente é a APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A., em fase de consulta pública de 23 de Dezembro de 2014 a 21 de janeiro de 2015, no âmbito do respetivo procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA 2783) ao abrigo do Decreto-Lei nº 151-B/2013;

Considerando que este projeto se propõe melhorar as condições de abrigo, operação e navegação da atividade piscatória e da náutica de recreio, que constituem pilares importantes da economia local, dando resposta às crescentes necessidades sentidas e reclamadas pela população e pela Câmara Municipal de Almada;

Considerando que o EIA prevê o faseamento da execução da obra, de forma a manter as boas condições de operacionalidade do porto de pesca atual e minimizar os impactes na qualidade de vida da população e visitantes da área de intervenção do projeto;

Considerando que a grande maioria dos impactes ambientais identificados se concentra na fase de construção e são maioritariamente pouco significativos, de baixa magnitude, temporários e reversíveis, existindo um conjunto de medidas previstas no EIA que concorrem objetivamente para a sua minimização;

PROPÕE-SE que a Câmara Municipal:

- Aprove o parecer técnico elaborado pelo Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável ao supracitado EIA do projeto Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor, no âmbito da sua participação na fase de consulta pública, que se encontra anexo à presente proposta e que se dá por inteiramente reproduzido, emitindo parecer favorável;
- Recomende que o EIA e o projeto de execução atendam a um conjunto de preocupações e contemplem medidas adicionais, constantes do parecer técnico anexo, que minimizem os impactes das diferentes fases do projeto;
- Recomende à APL que o modelo de gestão a adotar para esta zona de abrigo, seja definido e concertado com os atores locais;
- Recomende à APL o desenvolvimento do projeto de ampliação e beneficiação do "Núcleo de Apoio Náutico da Trafaria (fundeadoiro, rampa e área de varadouro) previsto no "Plano Integrado da Rede de Infraestruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo";
- Remeta à Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. a presente deliberação, enquanto contributo à presente fase de consulta pública deste procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.

Proponente

O Presidente Joaquim Judas



Proposta de Deliberação

Votação		D.V. ⁽³⁾	Votos				
Presenças ⁽²⁾			A favor	Contra	Abstenção ⁽²⁾	Branco ⁽⁴⁾	Nulos ⁽⁴⁾
Joaquim Judas	☒	☐	☒	☐	☐		
José Gonçalves	☒	☐	☒	☐	☐		
Hulónio J. Tatos	☒	☐	☒	☐	☐		
Pai Jorge J. Tantis	☒	☐	☒	☐	☐		
Imélia Pandal	☒	☐	☒	☐	☐		
J. Tania do Carmo Pires	☒	☐	☒	☐	☐		
Joaquim Barroso	☒	☐	☒	☐	☐		
Francisca Palmeira	☒	☐	☒	☐	☐		
Vitor Castanheira	☒	☐	☒	☐	☐		
Hulónio J. Neves	☒	☐	☒	☐	☐		
J. Tiquel Cardina	☒	☐	☒	☐	☐		
Totais	11		11				

Aprovada em minuta, em reunião de 14, 01, 2015, para efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 57.º, do anexo à Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.

O Presidente da Câmara Municipal

O Secretário

Seguimento

- ☐ Assembleia Municipal
☐ DMAG
☒ DMPATO
☐ DMOVU
☐ DMDS

- ☒ DEGAS
☐ CAC
☐ SMPC
☐ SSO
☐ DFM

- ☒ DIC
☐ DRPP

- (2) Quando se trate de VOTAÇÃO SECRETA, preencher apenas coluna "Presenças" e linha de "Totais", com exceção da célula de total de "Abstenções".
(3) Quando haja pedido, devidamente aceite, de DISPENSA NA VOTAÇÃO, ao abrigo do art.º 15.º do Regimento.
(4) Quando se trate de VOTAÇÃO NOMINAL, preencher todo o quadro, exceto as colunas "Branco" e "Nulos".

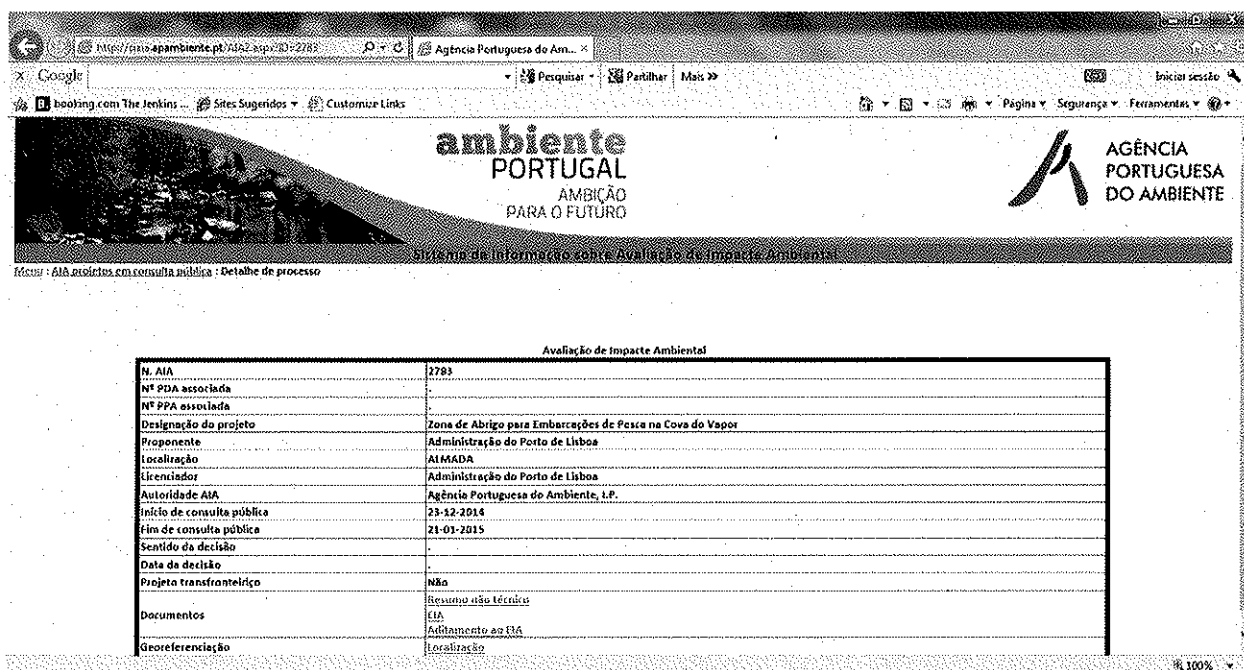
Parecer ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor"

I – Enquadramento

O Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental da Câmara Municipal de Almada (CMA) elaborou o presente parecer técnico ao abrigo do regime legal aplicável a procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) e no âmbito da fase de consulta pública do **Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto da Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor**, que decorre entre 23/12/2014 e 21/01/2015 (AIA 2783).

O projeto supracitado está sujeito a avaliação de impacte ambiental ao abrigo do disposto no número 10 k) do Anexo II, conjugado com o ponto i) da alínea 4b), Art. 1.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro. Em conformidade com o disposto no Art. 8.º do citado diploma, a **Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA)** é a **autoridade de AIA**.

O projeto encontra-se na área de jurisdição da **APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.**, que constituiu o **proponente** e a **entidade licenciadora**.



The screenshot shows the APA website interface. At the top, there's a header with the logo "ambiente PORTUGAL AMBICÃO PARA O FUTURO" and the "AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE" logo. Below the header, there's a navigation bar with links like "Início", "Sobre", "Serviços", "Contactos", etc. The main content area displays the title "Avaliação de Impacte Ambiental" and a table with project details.

Avaliação de Impacte Ambiental	
N.º AIA	2783
N.º PPA associada	-
N.º PPA associada	-
Designação do projeto	Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor
Proponente	Administração do Porto de Lisboa
Localização	ALMADA
Licenciador	Administração do Porto de Lisboa
Autoridade AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
Início de consulta pública	23-12-2014
Fim de consulta pública	21-01-2015
Scatido da decisão	-
Data da decisão	-
Projeto transfronteiriço	Não
Documentos	Resumo não técnico EIA Aditamento ao EIA
Georeferenciação	Localização

Figura 1: Página da APA
(<http://siaia.apambiente.pt/AIA2.aspx?ID=2783>, acedida em 05/01/2015)

A proposta de requalificação da zona de abrigo decorre da necessidade de melhorar as condições de operação de pesca, atualmente deficientes.

De facto, presentemente a bacia de manobra encontra-se muito assoreada, não permitindo a entrada e saída das embarcações na baixa-mar (a partir da "meia maré"). Verifica-se também falta de condições para descarregar pescado e para amarrar e varar as embarcações. Acresce que, de acordo com o EIA, com a desativação da DocaPesca de Algés em 2003, foram suprimidas infraestruturas relevantes para a atividade piscatória, com impacto na Cova do Vapor. Por esta razão, esta obra tem vindo a ser solicitada pelas comunidades piscatórias desta região.

O EIA, realizado pela Agripro - Ambiente Consultores, S.A., tem como objetivo **análise dos impactes ambientais do projeto proposto**, contendo também informações e recomendações de carácter ambiental que apoiarão as fases subsequentes do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

A Associação de Moradores da Cova do Vapor, o Sindicato dos Trabalhadores da Pesca do Sul, a União das Freguesias Caparica e Trafaria e a CMA foram auscultados no âmbito da elaboração do EIA.

O EIA do Projeto da Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor é composto pelos seguintes volumes:

- **Resumo Não Técnico** (destinado à fase de consulta pública);
- **Relatório Síntese** (contextualiza o projeto, caracteriza a situação atual - situação de referência, avalia os potenciais impactes ambientais e estabelece medidas para minimizar esses impactes);
- **Anexos ao Relatório Síntese** (do qual consta, entre outros estudos, do projeto de execução da zona de abrigo);
- **Aditamento ao Relatório** (dá resposta às questões colocadas pela Comissão de Avaliação que tem por missão elaborar a proposta de parecer técnico final do procedimento de AIA).

A CMA procedeu a uma análise aturada destes documentos, tendo compilado um conjunto de comentários sobre aspectos do EIA e do próprio projecto, com um enfoque particular na avaliação de alguns descritores ambientais e das correspondentes medidas de minimização propostas. A estruturação da presente análise é transversal aos diferentes documentos disponibilizados, reunidos no presente parecer.

II – Divulgação do EIA

A CMA foi informada do procedimento de consulta pública através de um ofício da APA recebido em 22/12/2014.

Através dos serviços municipais competentes, a CMA procedeu à publicitação e divulgação do anúncio relativa à consulta pública do EIA do projeto "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor", em cumprimento da legislação em vigor.

A **consulta pública** foi publicitada em diferentes canais de comunicação do município:

- Editais afixados em diferentes locais de atendimento ao público da CMA (Ecoteca de Almada e Loja do Município), e na Junta da União de Freguesias de Caparica e Trafaria;
- Site especializado de ambiente da Câmara Municipal de Almada
<http://www.malmada.pt/portal/page/portal/AMBIENTE> (figura 2, da página seguinte);

Durante o período de **23 de Dezembro** e **21 de Janeiro**, toda a documentação integrante do EIA (em suporte papel e em formato digital) esteve disponível para consulta pública na Ecoteca de Almada, sita na Rua Bernardo Francisco da Costa nº 40, em Almada.

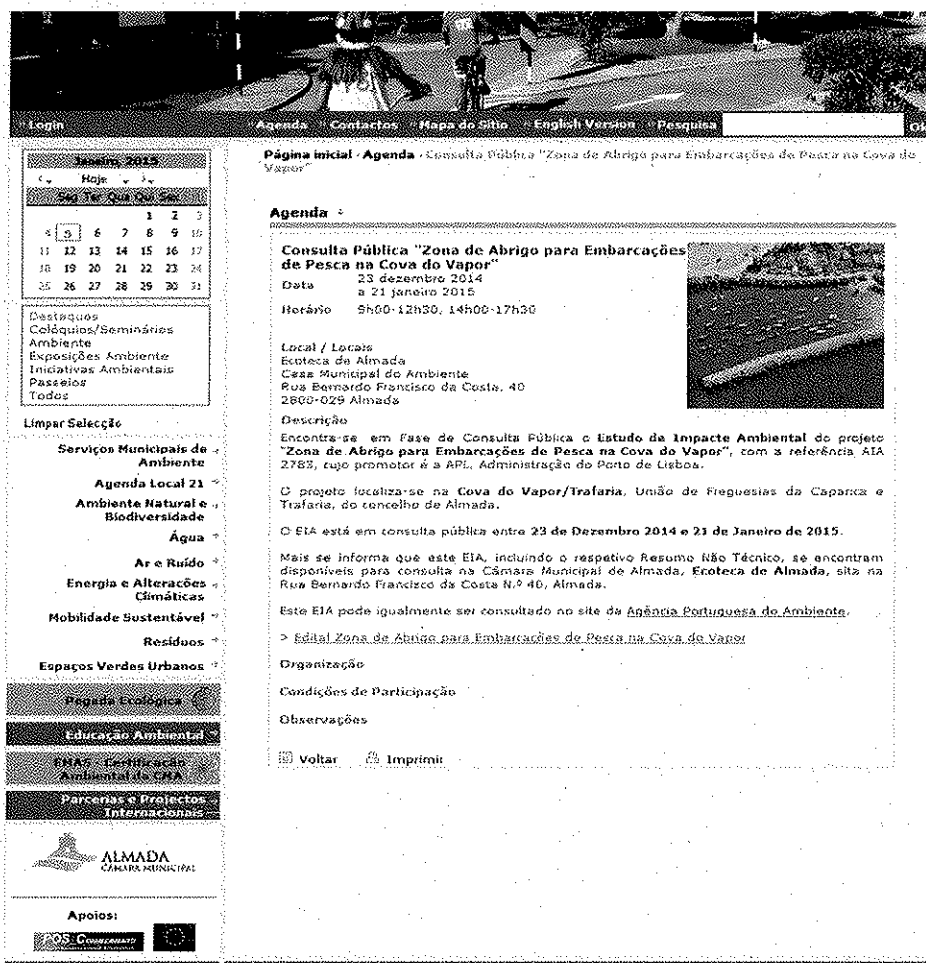


Figura 2: Página de Ambiente/CMA Almada (http://www.malmada.pt/portal/page/portal/AMBIENTE/AGENDA/DETALHE/?ambiente_agenda_detalhe=317934549&cboui=317934549, acessada em 05/01/2014)

III – Análise ao EIA

1. Descrição e Localização do Projecto

O projeto da **Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor** localiza-se no extremo Noroeste da freguesia da Trafaria, atualmente União de Freguesias de Caparica e Trafaria, concelho de Almada, mais especificamente na zona de abrigo de embarcações existente na Cova do Vapor.

O projeto contempla as seguintes operações:

- **Prolongamento do molhe de abrigo numa extensão de 60 m**, segundo um alinhamento Este-Oeste, sendo a cota do respetivo coroamento igual à existente +6,50 m (ZH);
- **Execução de um pequeno esporão** (cerca de 30,0 m de comprimento) para retenção do transporte litoral de areias, com o coroamento à cota +5,00 m(ZH);
- **Execução de um terraplino ao longo da frente marginal Sul**, pavimentado, com uma área de 3.200 m², destinado a aprestos (caixas das redes) e estacionamento em terra de embarcações de pesca (cerca de 20-30 embarcações);
- **Cais de apoio com 7,0 m de frente de acostagem**, o qual poderá futuramente ser equipado com uma grua para a colocação e retirada das embarcações da água;
- **Construção de uma retenção marginal aderente em talude de enrocamentos** ao longo do limite exterior do terraplino (coroamento à cota +5,50 m(ZH));
- **Elaboração de uma rampa de varadouro** com 10,0 m de largura, 44,0 m de comprimento;
- **Reacondicionamento de parte da praia do Varadouro**, atualmente existente, a qual continuará a servir embarcações de pesca e de recreio;
- **Dragagem de toda a área abrigada**, ficando uma zona com a cota -1,00 m (ZH) e outra à cota -1,50 m (ZH), de forma a garantir um tirante de água em toda a bacia compatível com as necessidades das embarcações de pesca qualquer que seja a maré;
- **Definição de duas áreas para a instalação de poitas de amarração** para o estacionamento em flutuação das embarcações de pesca;
- **Vedação da área terrestre** afeta às atividades da pesca.

Na bacia abrigada serão instaladas 30 poitas, que permitirão a amarração de 60 embarcações (2 embarcações por poita). Assim, no total, o projeto terá uma capacidade para cerca de 80 a 90 embarcações (60 no mar e 20-30 em terra). De acordo com o EIA (reunião com a Associação de Moradores da Cova do Vapor, 12 Dezembro 2012), a zona de abrigo tem,

atualmente, capacidade para cerca de 30-35 pontos de amarração para pesca e 17 pontos de amarração de recreio (47 a 52 embarcações).

Na figura 3 apresenta-se um ortofotomapa com a implantação das estruturas que compõem o projeto. A linha azul representa a área de jurisdição da APL.

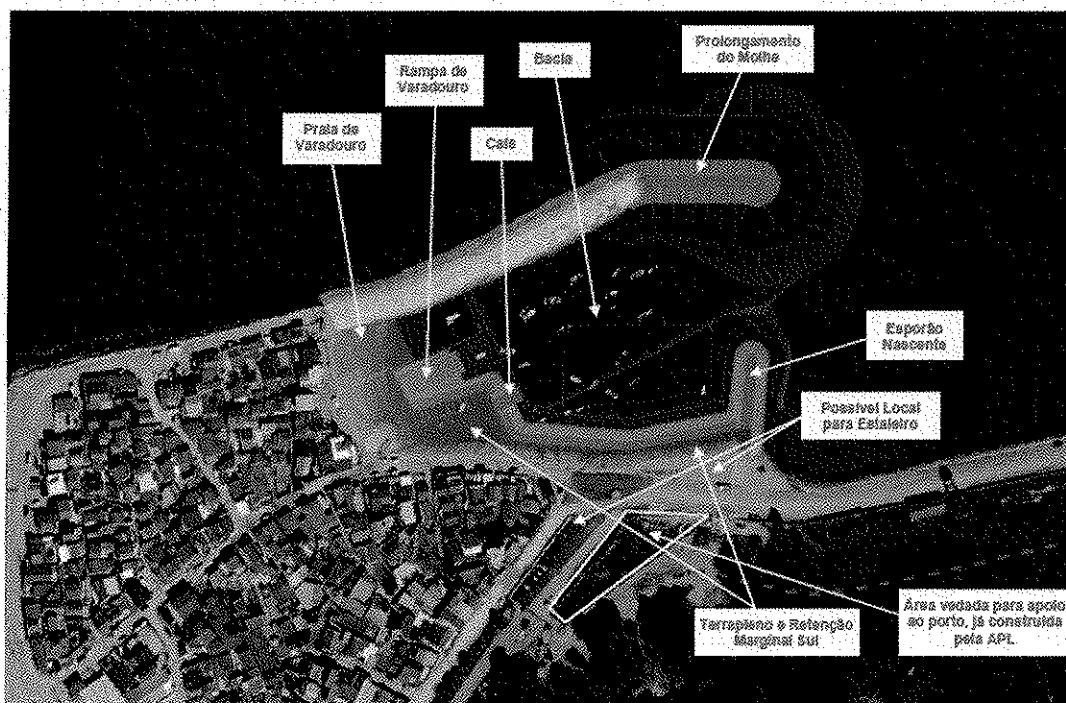


Figura 3: Zona de Abrigo da Cova do Vapor – situação futura

A área líquida da bacia abrigada à cota + 2,00m (ZH) manterá aproximadamente a mesma área, no entanto, **serão melhoradas as condições de abrigo e navegação nesta zona.**

Para a elaboração do projeto foi considerado que a preia-mar máxima (nível da maré astronómica mais alta) seria de +3,92 m (ZH) e que a preia-mar de águas vivas (valor médio anual das alturas de maré de duas marés de água vivas) seria de +3,49 m (ZH). A sobrelevação máxima devida a uma depressão excecional seria de 0,57 m e a sobrelevação máxima devida a um vento excecional seria de 0,20 m.

A obra será faseada de acordo com o cronograma apresentado na figura seguinte. O **faseamento das obras deverá assegurar a manutenção das condições de operacionalidade da zona de abrigo, questão que a CMA sublinha ser fundamental garantir, em articulação próxima com a comunidade piscatória.**

TRABALHOS	Mês 1	Mês 2	Mês 3	Mês 4	Mês 5	Mês 6	Mês 7	Mês 8	Mês 9	Mês 10	Mês 11	Mês 12
Montagem do estaleiro	■											
Profundamento do molhe de abrigo		■	■	■	■	■						
Rampa de varadouro							■	■	■			
Espalho no limite nascente						■						
Terraplano e retenção marginal							■	■	■			
Cais de apoio								■	■	■		
Dragagem geral										■	■	■
Pavimentos e redes técnicas										■	■	■
Montagem de pontas e bóias de amarração												■

Figura 4: Cronograma de faseamento da obra (Aditamento ao EIA).

O acesso viário ao porto de abrigo é feito pela Estrada da Raposeira / Av. António Martins Correia. Este percurso abrange uma área urbana habitacional parte em S. João da Caparica e parte na Trafaria. Na área envolvente ao projeto existem diversas habitações.

2. Instrumentos de Gestão Territorial

▪ Âmbito Nacional

A área de intervenção é abrangida por planos e instrumentos de âmbito nacional, incluindo o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), planos sectoriais e planos especiais de ordenamento do território.

É todavia importante sublinhar que o Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado (POOC Sintra-Sado), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2003 de 3 de junho, não abrange a área de intervenção do projeto por esta se encontrar sob jurisdição portuária.

A zona de intervenção está ainda incluída no **Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo (POE Tejo)**, que ainda se encontra em elaboração, desconhecendo a CMA em que fase de desenvolvimento o plano se encontra.

Dos planos sectoriais aplicáveis, destaca-se ainda o **Plano Integrado da Rede de Infraestruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo (PIRANET)**, aprovado em 2010, que prevê a **beneficiação e recuperação do porto da Cova do Vapor**.

▪ Âmbito Regional

A área do projeto está integrada o território abrangido pelo **Plano de Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa** e pela **Rede Ecológica Metropolitana**, encontrando-se integrada na "*Área Estruturante Primária do Estuário do Tejo*".

▪ Âmbito Municipal

O **Plano Diretor Municipal de Almada** estabelece no seu regulamento para a unidade operativa de planeamento e gestão Trafaria-Costa (UOPG 7) que

" Nesta unidade operativa dominam os usos do solo relacionados com a actividade turística e o recreio e lazer da população. No entanto, o aproveitamento de todas as potencialidades turísticas e recreativas desta zona implica a prévia resolução de alguns problemas urbanísticos e de acessibilidade, como sejam os relativos às ocupações ilegais das dunas, frente de praias e terras da costa, os bairros clandestinos, os parques de campismo e o acesso à frente de praias" (no n.º 1 do Art. 47.º).

De acordo com o extrato da Carta de Ordenamento do PDM, o projeto enquadra-se na classe de "Espaços não Urbanos", subclasse "Espaços culturais e naturais".

O território a intervencionar está incluído no Estudo de Enquadramento Estratégico da Costa da Trafaria, promovido pela Câmara do qual resultaram os termos de referência para a elaboração do **Plano de Pormenor de São João da Caparica**, aprovados pela CMA em 2006. Este Plano, embora ainda em desenvolvimento, prevê a **implantação na Cova do Vapor de um porto de recreio e a localização de um porto de pesca**.

3. Servidões e Restrições de Utilidade Pública

O projeto encontra-se em **Domínio Público Hídrico** (50m contados a partir da linha de máxima preia-mar de águas vivas equinociais - LMPMAVE), mas por se tratar de uma área portuária, **está sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, S.A. - APL, S.A.** (Lei nº 58/2005, de 29 de Dezembro).

Toda a área de implantação está também classificada como **Reserva Ecológica Nacional (REN)**. De acordo com o EIA as obras de "Beneficiação de infraestruturas portuárias e de acessibilidades marítimas existentes" são compatíveis com os objetivos de proteção do litoral e estão isentos de comunicação prévia (ver figura. 5).

[illegible]

Figura 5: Extrato do Anexo II do Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro, que estabelece o Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN).

Na envolvente da área de projeto, verifica-se também a presença das instalações militares da P.O.L.N.A.T.O. de Lisboa, com um regime de servidão militar instituído pelo Decreto n.º 47875, de 31 de Agosto de 1967.

4. Caracterização da Situação Atual do Ambiente, Identificação e Avaliação de Impactes

O EIA aborda um conjunto de descritores ambientais adequados à natureza e características do projeto, que tem como objetivo responder às necessidades da atividade da pesca e lazer e vem conferir melhores condições de operação da zona de abrigo, avaliando os potenciais impactes associados às diferentes intervenções previstas.

Da análise efetuada aos vários documentos constituintes do EIA, a CMA destaca um conjunto de comentários e questões sobre os descritores abaixo listados:

▪ **Hidromorfologia, hidrodinâmica e regime sedimentar**

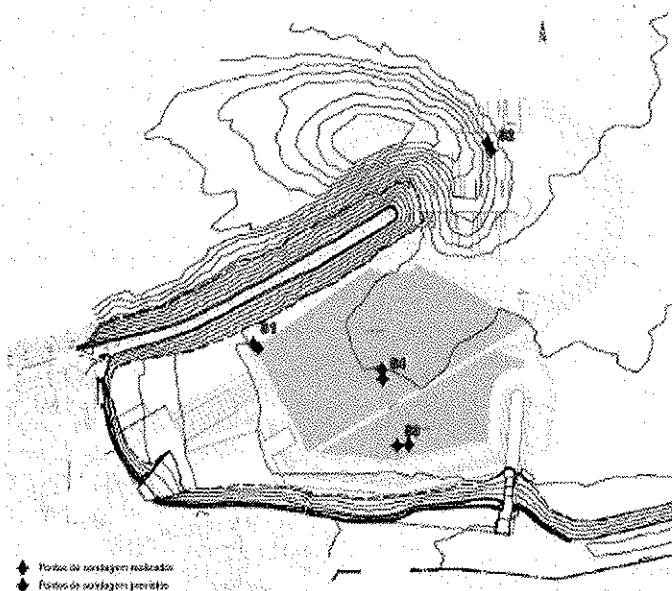
Da **caracterização da situação de referência** e da **avaliação de impactes**, conclui-se que a obra terá efeitos na hidrodinâmica e movimentação sedimentar na zona do estuário do Tejo onde se insere, prevendo-se contudo que, dada a reduzida dimensão do projeto, os efeitos sejam limitados e essencialmente de nível local.

A análise apresentada no EIA relativamente ao Regime da Maré e ao Nível do Mar inclui os dados de sobrelevação devido às pressões atmosféricas bem como a subida do nível do mar prevista pelos cenários climáticos desenvolvidos pelo "Intergovernmental Panel on Climate Change" (IPCC). A CMA destaca a importância da integração desta informação nos cálculos efetuados para intervenções costeiras desta natureza, sugerindo que em fase de elaboração do projecto de execução serem consultados e considerados os valores indicados no 5º Relatório publicado por esta entidade "CLIMATE CHANGE 2014".

▪ Hidrografia, qualidade da água e sedimentos

Durante a fase de construção poderão ocorrer alterações na qualidade da água resultantes de eventuais derrames e dragagens. Assim, a **CMA sublinha a necessidade das medidas de minimização previstas no EIA serem ser escrupulosamente cumpridas**, por forma a salvaguardar a qualidade da água para usos balneares. Esta situação é tanto mais relevante por quanto existir uma praia nas imediações da zona de abrigo (Cova do Vapor).

O EIA refere, na caracterização da situação de referência, que os sedimentos foram monitorizados e classificados de acordo com a Portaria n.º 1450/2007, de 12 de Novembro. Os pontos de amostragem e resultados são apresentados na figura seguinte.



Quadro IV. 23 – Análise Química das Amostras de Sedimentos

Amostra	Metais (mg/kg)								Compostos orgânicos (µg/kg)			Classificação Global dos Sedimentos	Outros parâmetros (% massa)	
	As	Cd	Cr	Cu	Pb	Hg	Mn	Zn	PAH	PCB	HCB*		COT	Matéria seca
S1a	3	<0,2	3	6	6	<0,1	1	11	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	81,7
S1b	5	<0,2	6	7	11	<0,1	2	22	180	<3,5	<0,5	1	0,5	78,1
S1c	9	<0,2	15	26	36	0,2	6	73	1950	10,2	<0,5	2	2,3	79,3
S2a	4	<0,2	4	1	<2	<0,1	2	3	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	82,4
S2b	4	<0,2	3	1	3	<0,1	1	2	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	83,1
S2c	4	<0,2	3	1	<2	<0,1	1	2	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	81,7
S3a	3	<0,2	3	2	<2	<0,1	1	5	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	82,2
S3b	6	<0,2	11	5	6	<0,1	7	20	<90	<3,5	<0,5	1	0,2	80,7
S4a	7	<0,2	12	6	6	<0,1	8	21	<90	<3,5	<0,5	1	0,2	78,7
S4b	3	<0,2	2	<1	<2	<0,1	1	2	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	82,5

* Soma Fenantreno, Antraceno, Fluoranteno, Pireno, Benzo(a)antraceno, Criseno, Benzo(a)pireno, Benzo(a)perileno, Indeno(1,2,3-cd)pireno

Figura 6: Pontos de amostragem e resultados das análises realizadas aos sedimentos.

A subamostra S1c foi classificada como Classe 2 devido ao teor PAH e PCB presentes (contaminação vestigiária). Por outro lado, a cota de dragagem na zona do ponto S1c é superior à cota de amostragem. No entanto, no **planeamento das dragagens deverá ser considerado este foco de contaminação**, tendo como objectivo evitar uma potencial contaminação do meio hídrico.

Relativamente às **águas pluviais e de lavagem**, embora o EIA (Cap. V, pág. 49) refira que não haverá produção de águas residuais e proponha que as águas de drenagem superficial do cais (águas de lavagem e pluviais) sejam encaminhadas para a rede pluvial, a CMA não considera esta uma solução aceitável para evitar a contaminação do meio receptor decorrente de águas de lavagem contendo óleos e/ou outros poluentes. Assim, impõe-se considerar **dispositivos de retenção de óleos e hidrocarbonetos antes da descarga na rede pluvial**, devendo o promotor, em sede de elaboração do projecto de execução, validar a solução final com os SMAS de Almada.

▪ Ambiente Sonoro

Para a **caracterização da situação de referência** do descritor ambiente sonoro, o estudo refere a Carta de Ruído do Concelho de Almada, fornecida pela Autarquia, e a ausência de classificação acústica da zona à data da recolha de informação para elaboração do EIA.

Dado que em Julho de 2013, a CMA aprovou a **Carta de Zonamento Acústico do Concelho de Almada** e classificou a área de intervenção e sua envolvente como "**zona sensível**", esta informação deve ser integrada nas fases subsequentes do estudo em análise.

A análise apresentada no EIA para a situação atual tem como base a realização de medições de ruído em dois pontos de amostragem, situados dentro da área de intervenção. Por outro lado, esta avaliação incluiu a realização de contagens de tráfego nestes locais, verificando-se que o tráfego rodoviário num dos pontos é diminuto e noutro é existente.

Face ao exposto, os **valores de Lden e Ln** medidos e apresentados têm **origem natural**, sendo principalmente constituídos pelo **ruído provocado pela agitação marítima**, e não no tráfego automóvel, atentos os reduzidos valores de circulação rodoviária registados. Assim, os valores medidos não devem ser interpretados como qualquer desconformidade do ambiente sonoro face aos valores de exposição máxima definidos no Regulamento Geral de Ruído (RGR), publicado pelo Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro.

De facto, à luz do RGR não se pode considerar a agitação marítima como uma fonte emissora de ruído a avaliar no âmbito deste projeto, uma vez que o cálculo dos níveis de ruído ambiente deve considerar as fontes de ruído provenientes de atividades antropogénicas, permanentes ou temporárias, de equipamentos ou infra-estruturas que produzam ruído nocivo ou incomodativo para quem habite ou permaneça em locais onde se faça sentir o seu efeito.

No que respeita à **avaliação de impactes**, importa clarificar os **horários das operações de dragagem e quais procedimentos de minimização a adoptar na fase de obra**, dado que o Relatório de Síntese prevê para este tipo de operações a "*ocorrência de níveis de ruído importantes*" (Cap.V - pag 60.) e o aditamento indica que "*os trabalhos de dragagem, para construção da bacia do molhe e da bacia, poderão decorrer 24 horas por dia/ 7 dias da semana*".

Os impactes deste tipo de intervenção com este horário poderão ser bastante significativos, pelo que esta questão deve ser ponderada com maior profundidade e previstas opções de laboração que minimizem a incomodidade e os efeitos nos recetores sensíveis que habitam na Cova do Vapor.

Nestes termos, a CMA considera que será adequado restringir estes trabalhos ao período entre as 8 e as 20 horas nos dias úteis, de acordo com as disposições legais. Havendo necessidade de, excepcionalmente de laborar fora deste período deve ser solicitada à CMA a emissão de uma licença especial de ruído (ao abrigo do artigo 15.º do RGR).

▪ Fatores Biológicos e Ecológicos

Avaliação do estado ecológico: Caracterização da comunidade macrobentónica

Na **caracterização da situação de referência**, a monitorização da comunidade macrobentónica realizada pela equipa da Agri.Pro Ambiente em 2012 merece à CMA algumas reservas que decorrem diretamente do método de amostragem utilizado. De facto, teria sido tecnicamente mais adequado realizar as colheitas dos sedimentos com dragas específicas (do tipo van Veen ou Day), para reduzir o evitamento de organismos com maior mobilidade (e.g. crustáceos anfípodas, isópodes e decápodes), ao invés de realizar as colheitas com frascos e recurso a escafandro autónomo.

Adicionalmente, por omissão no relatório, fica por conhecer a área dos frascos (gargalo) e assim a suficiência de cada amostra (estabilização da variabilidade e representatividade estatística), ficando a dúvida se a área real amostrada foi baixa, fazendo fé nas imagens e abordagem metodológica apresentadas no Anexo 6.2 do Volume 3. A matriz de resultados com as densidades dos organismos não contribui para este esclarecimento, uma vez que essas densidades não apresentam unidades, inviabilizando qualquer interpretação quantitativa.

Por outro lado, os dados do estudo Caracterização da comunidade de macroinvertebrados no canal de navegação de Alcântara (DHV, 2010) não são passíveis de suscitar uma análise comparativa com os de 2012. Deve tomar-se em consideração que as densidades são por m² e que foi usada uma draga com área de 0,025 m², pelo que cada 40 ind./m² expressos nos resultados representam a captura real de apenas 1 organismo. Por esta razão, pode concluir-se que só numa estação foram capturados mais do que 5 indivíduos, facto que inviabiliza as análises subsequentes devido à fraca representatividade da amostra.

A conclusão a tomar seria que toda a área seria muito degradada uma vez que regista comunidades claramente empobrecidas, não fosse o facto desse resultado poder decorrer de uma inadequação do engenho amostral. A draga selecionada (van Veen com área de 0,025 m²) é muito leve e não consegue ser eficiente na recolha de sedimentos e invertebrados em substrato móvel, em condições de elevado hidrodinamismo, como os registados na área estudada.

Fitoplâncton

A CMA considera desajustado que tenha sido pedido no aditamento a utilização de outras entidades, obtidos anteriormente, referentes às componentes de fitoplâncton e macroalgas, e não tenha sido solicitada uma actualização destes dados para os locais em causa. Esta abordagem teria sido bem mais interessante, tanto mais que os dados usados no aditamento para estas componentes são relativamente antigos e distantes do local a intervencionar, com características distintas para serem realmente úteis neste procedimento de AIA em concreto.

Peixes

A CMA entende que deveria ter sido considerada a componente peixes na análise da qualidade ecológica da água, também ela obrigatória ao abrigo da Directiva Quadro da Água (DQA 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Outubro de 2000) para as águas de transição. Aparecem algumas notas soltas sobre o assunto no aditamento, mas não se percebe bem o seu contexto.

■ Uso do Solo

No que se refere à caracterização da situação de referência, deverá confirmar-se a origem dos dados que constam na Carta de Uso do Solo apresentada na pag.157 do Cap. IV do Relatório Síntese, devendo esta informação constar do mapa (ver figura 7).

De referir no entanto que os usos identificados neste documento diferem dos usos definidos na Carta de Ocupação da CMA, disponível para consulta.

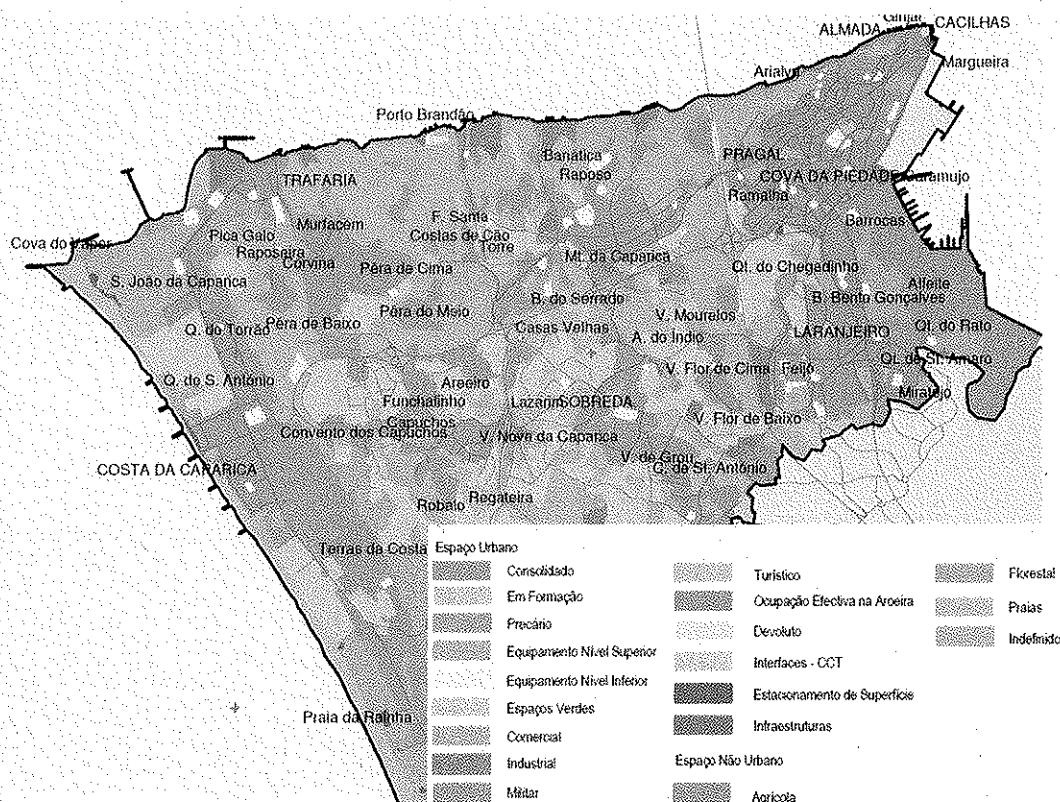


Figura 7: Carta de Uso do Solo apresentada no EIA.

No que se refere à **avaliação de impactes**, seria adequado que o EIA indicasse qual a área que irá ser impermeabilizada com a concretização do projeto e a construção de novas infraestruturas, tanto em terra como na água. A CMA considera ainda que deve ser apresentada uma comparação entre a área do atual areal da praia de varadouro e a futura área que o areal irá ter, de forma a compreender-se a evolução desta zona da área de intervenção.

▪ Socio-economia

Na caracterização da situação de referência, a descrição das infraestruturas de transporte e acessibilidades deve referir a **Rede Ciclável de Almada (RCA)**, uma rede de percursos cicláveis que cobre geograficamente todo o Concelho de Almada.

Os percursos estão hierarquizados em 3 ordens de acordo com o seu potencial de utilização, atendendo ao tipo de uso e à densidade de equipamentos/serviços que servem (interfaces de transportes coletivos, escolas, museus, parques e áreas verdes, equipamentos desportivos, centros de saúde, entre outros).

A RCA prevê na envolvente da Cova do Vapor um **percurso ciclável de 1ª ordem, na direção Nascente –Poente**, que percorre a beira- rio, ligando o Torrão, a Cova do Vapor e a Costa da Caparica. Adjacente ao limite sul da área de intervenção, a RCA prevê a implantação de um percurso ciclável de 1ª ordem, que servirá tanto para uso quotidiano como para uso cultural e de lazer. Este percurso diversificará a atual oferta de transportes deste território e a sua ligação a outras partes do concelho.

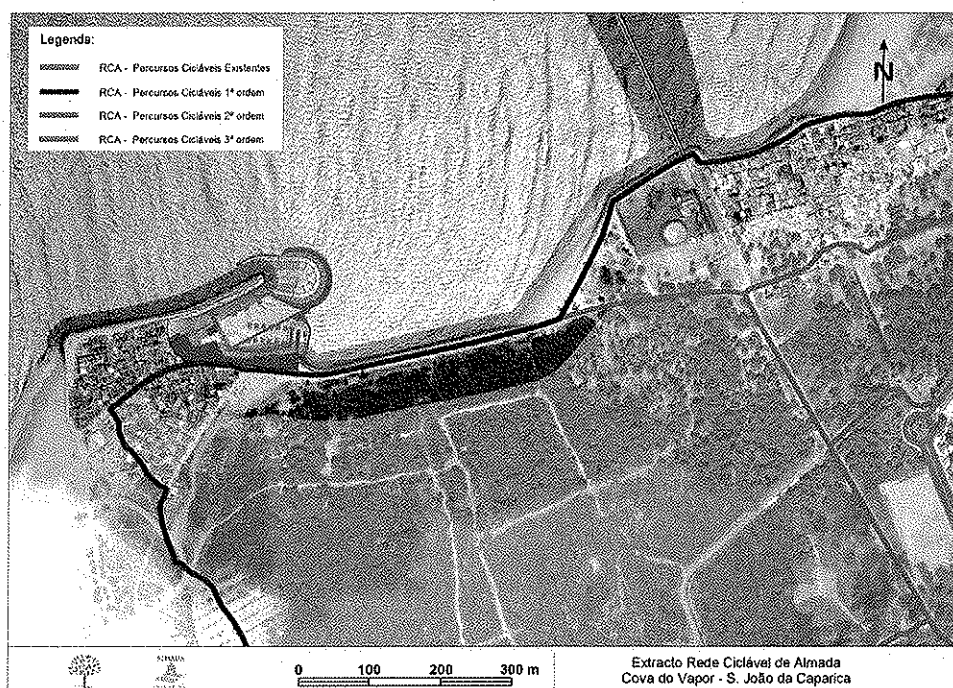


Figura 8: Extrato da Rede Ciclável de Almada para a zona da Cova do Vapor.

Neste contexto, a intervenção prevista de requalificação do porto de abrigo deve **incluir o troço de percurso que se justapõe à via de acesso e a implantação de estacionamento de bicicletas em segurança**. Em sede de projecto de execução, deve validar-se a solução final com a CMA.

A avaliação de impactes deste descritor, devia contemplar a **análise das interferências da fase de construção do projeto na população local, mas também na população flutuante**, que se desloca à Cova do Vapor durante o Verão.

A CMA salienta que, atendendo ao reduzido perfil das ruas dentro da povoação e ao limitado estacionamento automóvel, na fase de obra as perturbações no estacionamento e na circulação pedonal e automóvel dentro do aglomerado decorrentes da circulação de pesados e de outras interferências rodoviárias devem ser cuidadosamente **planeadas, divulgadas e articuladas com a população, associações locais, a junta de freguesia e a CMA**. Só assim se conseguirão minimizar prováveis problemas de acessibilidades, emissão de poeiras, ruído ambiente e perturbações nas atividades económicas que se desenvolvem na Cova do Vapor.

Relativamente à fase de exploração, a CMA concorda e exalta os **benefícios sociais e económicos que a concretização da infraestrutura**, há muito reivindicada, **irá trazer à comunidade piscatória local**, bem como à população da Cova do Vapor no que respeita à náutica de recreio, turismo local e requalificação do território.

Todavia, a CMA ressalva, que **existe uma rampa** (na zona onde será construído o esporão nascente) **que permite o acesso ao rio de utilizadores de pequenas embarcações de recreio, canoas ou pranchas de windsurf**. Com a concretização do projeto em análise não é claro se, para além da praia, **haverá alguma rampa de utilização livre que permita a colocação destas embarcações na água**. Tendo em conta a vocação turística do território, a CMA entende que deverão ser mantidas as condições atuais para fins de recreio e de acesso livre.

▪ **Ordenamento do Território, Servidões e Restrições**

Na caracterização da situação de referência deste descritor é mencionado o "Estudo de Mercado e de Viabilidade Técnica, Económica e Financeira do Novo Terminal de Contentores de Lisboa" (2007), documento que aponta a Trafaria como sendo a opção mais favorável para a localização desta infraestrutura portuária.

A CMA considera **esta referência inadequada e desajustada** tendo em conta todas as **tomadas de decisão políticas de recusa da localização desta infraestrutura por parte do Município de Almada através dos diferentes órgãos municipais**, bem como o **anúncio público do Governo da República de localização desta infraestrutura portuária no Barreiro**. Assim, esta menção deve ser retirada do EIA.

Neste contexto, **deverá também ser retirada a menção a uma possível necessidade de realocação do Porto de Abrigo da Cova do Vapor**, caso este viesse a ser afetado pela concretização do Terminal de Contentores na Trafaria, e não apenas afirmar

" Importa contudo referir que as considerações feitas são muito preliminares e ao nível de uma fase muito prévia de avaliação de alternativas, não estando disponíveis estudos com maior detalhe sobre o Terminal."

A oposição pública da CMA à localização de um Terminal de Contentores na Trafaria está suportada em opções estratégicas para aquele território, consagradas no PDM de Almada, no PROT AML, no POOC Sintra-Sado, que preveem a realização de vários projetos âncora, como é o caso do projeto do Porto de Abrigo da Cova do Vapor em análise.

Também nas "Opções do Plano e Orçamento para 2015" da CMA, está inequivocamente expresso na Linha de Orientação 1.29 *"Prosseguir com as diligências junto do Governo, tendo em vista: ... A recusa de transformação da Trafaria em terminal de contentores da APL"*.

5. Medidas de Minimização e de Gestão Ambiental da Obra, Programas de Monitorização

▪ Medidas de Caráter Geral

O Relatório Síntese e o Aditamento identificam um **conjunto de Medidas Gerais (MG) para a fase de Preparação de Obra, Execução e Desmantelamento**.

Neste âmbito, a CMA propõe a alteração do texto da MG 21 para :

" Garantir que as operações mais ruidosas que se efetuem na proximidade de habitações sejam realizadas no período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor. Em casos excecionais e que fundamentem devidamente a necessidade de laborar fora daquele período, deve ser solicitada à CMA uma Licença Especial de Ruído."

Em complemento às elencadas no EIA, a CMA propõe que sejam acrescentadas as seguintes MG:

- No estaleiro devem existir sistemas de recolha e acondicionamento de águas residuais, com separação de matéria em suspensão e hidrocarbonetos, bem como um sistema de recolha de óleos usados;
- As ações de limpeza de máquinas e fornecimento de combustíveis e outros materiais devem ser realizadas em locais impermeabilizados, de modo a ser possível fazer a sua recolha, armazenagem e posterior encaminhamento;
- Os veículos pesados afetos à obra devem circular a velocidades reduzidas (cerca de 30 km/h) nas vias circundantes à povoação;

- Deve prever-se o isolamento acústico dos equipamentos fixos que se revelem fontes significativas de emissão, através da instalação de encapsulamentos apropriados;
- Quando houver necessidade de interrupção ou alteração da circulação rodoviária, deverá ser garantida a passagem do tráfego local por via alternativa ou condicionada (uma só faixa) nas melhores condições possíveis de segurança e qualidade do piso, devendo as obras ser realizadas com brevidade e, se possível, fora das horas de maior movimento;
- Deve prever-se a emissão de aviso à navegação local, através das autoridades competentes (Capitania do Porto).

▪ Medidas Específicas

Hidromorfologia, Hidrodinâmica e Regime Sedimentar

Para a Fase de Exploração, a CMA sugere:

- Alteração da medida FE 1, que deve referir que a periodicidade das dragagens de manutenção deve ser ajustada em função dos resultados obtidos.

Hidrografia, Qualidade da Água e dos Sedimentos

Para a Fase de Exploração, a CMA sugere:

- Reformulação da medida FE 3 de forma a incluir os procedimentos a ter com águas de lavagens contendo óleos ou outros poluentes.

Ambiente Sonoro

Para a Fase de Construção, a CMA propõe as seguintes medidas em complemento às listadas no EIA

- As atividades ruidosas deverão ocorrer preferencialmente no período diurno, nos dias úteis. O prolongamento do período de trabalho da obra deverá ser justificado e apenas poderá ocorrer mediante a atribuição de licença especial de ruído da CMA;
- Circulação dos veículos pesados a velocidades reduzidas (cerca de 30 km/h) quando circularem nas vias da povoação da Cova do Vapor;
- Realização na fase de construção de uma campanha de monitorização das atividades mais ruidosas, nomeadamente a dragagem e o tráfego de pesados. Caso venha a ser emitida licença especial de ruído (LER), realização de campanhas de monitorização nos períodos entardecer e noturno.

IV – Conclusões

No âmbito da fase de consulta pública, que decorre de 23/12/2014 a 21/01/2015, a CMA procedeu à análise do **Estudo de Impacte Ambiental (EIA)** do **Projeto da Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor (AIA 2783)**.

O projeto encontra-se na área de jurisdição da **APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.**, que constituiu o **proponente** e a **entidade licenciadora**. A **Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA)** é a **autoridade de AIA**. Localiza-se no extremo Noroeste da Trafaria, mais especificamente na zona de abrigo de embarcações existente na Cova do Vapor.

A proposta de requalificação da zona de abrigo visa melhorar **as condições de abrigo e navegação nesta zona**, atualmente muito deficientes, respondendo a necessidades das atividades da pesca e lazer atuais e futuras.

Por essa razão, a **CMA congratula-se com esta iniciativa da APL**, há muito reivindicada pelo autarquia e ansiada pela população. De facto, a **atividade piscatória e a náutica de recreio, que constituem pilares importantes da economia local**, podem em muito beneficiar da melhoria das atuais condições de operação e laboração que esta infraestrutura irá proporcionar, com particular destaque para a segurança.

Acresce que a **salvaguarda da atividade piscatória e a dinamização da náutica de recreio**, que poderá potenciar o sector do turismo, estão alinhadas com estratégia locais e regionais de desenvolvimento para este território do Concelho de Almada.

É entendimento da CMA que o **EIA aborda um conjunto de descritores ambientais adequados à natureza e características do projeto, avaliando os potenciais impactes associados às diferentes intervenções previstas**. São particularmente relevantes os impactes no ruído ambiente, acessibilidades e circulação rodoviária na povoação da Cova do Vapor.

Todavia, para **minimizar os impactes das diferentes fases do projecto**, a CMA considera necessário que o EIA e projecto de execução atendam a um conjunto de preocupações e contemple medidas adicionais.

O **faseamento das obras** deverá assegurar a **manutenção das boas condições de operacionalidade do porto de pesca e minimizar os impactes na qualidade de vida da população e visitantes da área de intervenção do projeto**.

Segundo o EIA; a **realização desta obra está condicionada pelas condições meteorológicas e pelo estado do mar**, porquanto deverá preferencialmente ser executada na Primavera e no Verão. Assim, deverão ser evitados conflitos na fase de construção com a fruição das zonas balneares envolventes, dado ser a época de maior afluxo de população flutuante à Cova do Vapor.

Uma vez que as **vias de acesso à obra** (Estrada da Raposeira / Av. António Martins Correia) **são também vias urbanas que atravessam áreas habitacionais** (Cova do Vapor, São João da Caparica e São Pedro da Trafaria), a CMA reforça a necessidade do rigoroso cumprimento das medidas de minimização definidas no EIA com incidência nos descritores da qualidade do ar, ruído e socioeconomia durante a fase de construção.

A CMA salienta que, atendendo ao reduzido perfil das ruas dentro da povoação e ao limitado estacionamento automóvel, na **fase de obra as perturbações no estacionamento e na circulação pedonal e automóvel** dentro do aglomerado decorrentes da circulação de pesados e de outras interferências rodoviárias devem ser cuidadosamente **planeadas, divulgadas e articuladas com a população, associações locais, a junta de freguesia e a CMA**.

Quanto ao **ruído ambiente**, os impactos durante a fase de obra resultantes da atividade do estaleiro, construção das infraestruturas e dragagens poderão ser significativos. A CMA chama particular atenção para a realização das dragagens, que poderão ser executadas 24 horas por dia, 7 dias por semana. Considerando a existência de recetores sensíveis na envolvente da obra, **importa que as atividades ruidosas ocorram no período diurno dos dias uteis**. O prolongamento do período de trabalho da obra apenas poderá ocorrer mediante a concessão de licença especial de ruído da CMA.

A intervenção prevista de requalificação do porto de abrigo deve **incluir o troço do percurso ciclável na direção Nascente –Poente**, que se justapõe à via de acesso, e a **implantação de estacionamento de bicicletas em segurança**. Em sede de projecto de execução, deve validar-se a solução final com a CMA.

A CMA ressalva que **existe uma rampa** (na zona onde será construído o esporão nascente) **que permite o acesso ao rio de utilizadores de pequenas embarcações de recreio, canoas ou pranchas de windsurf**. Com a concretização do projeto em análise **não é claro se, para além da praia, haverá alguma rampa de utilização livre que permita a colocação destas embarcações na água**. Tendo em conta a vocação turística do território, a CMA entende que deverão ser mantidas as condições atuais para fins de recreio e de acesso livre.

Relativamente às **águas pluviais e de lavagem**, embora o EIA refira que não haverá produção de águas residuais e proponha que as águas de drenagem superficial do cais (águas de lavagem e pluviais) sejam encaminhadas para a rede pluvial, a CMA não considera esta uma solução aceitável para evitar a contaminação do meio receptor decorrente de águas de lavagem contendo óleos e/ou outros poluentes. Assim, impõe-se considerar **dispositivos de retenção de óleos e hidrocarbonetos antes da descarga na rede pluvial**, devendo o promotor, em sede de elaboração do projecto de execução, validar a solução final com os SMAS de Almada.

A CMA destaca a importância da **integração dos dados de sobrelevação devido às pressões atmosféricas e à subida do nível do mar**, previstos nos cenários climáticos desenvolvidos pelo "Intergovernmental Panel on Climate Change" (IPCC), **nos cálculos efetuados para intervenções costeiras desta natureza**, sugerindo que em fase de

elaboração do projecto de execução sejam considerados os valores indicados no 5º Relatório publicado por esta entidade "Climate Change 2014".

A CMA considera **inadequada e desajustada a referência à Trafaria para localização do novo Terminal de Contentores de Lisboa**, atentas todas as **tomadas de decisão políticas de recusa da localização desta infraestrutura por parte do Município de Almada**, através dos diferentes órgãos municipais, bem como o **anúncio público do Governo da República de localização desta infraestrutura portuária no Barreiro**.

O **modelo de gestão da zona de abrigo** (livre ou taxada) está omissa no EIA, referindo-se que será definido pela APL. A CMA entende que o modelo a adoptar deve ser concertado com os actores locais.

Finalmente, uma última nota para sublinhar que pese embora a **melhoria e o aumento do número de pontos de amarração de embarcações** (de 47-52 para a 80-90 pontos) **relativamente à situação atual na Cova do Vapor**, a CMA entende que a APL deve programar o desenvolvimento do projecto de ampliação e beneficiação do "Núcleo de Apoio Náutico da Trafaria (fundeadoiro, rampa e área de varadouro) previsto no Plano Integrado da Rede de Infraestruturas de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo (PIRANET), aprovado em 2010.

Em conclusão, o DEGAS propõe que a **CMA se pronuncie favoravelmente ao EIA do projeto da Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor**, constituindo este parecer um contributo para que a materialização deste projeto atinja os objetivos para que foi proposto, minimizando os seus efeitos significativos no ambiente nas suas diferentes fases.

Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental

Almada, 10 de Janeiro de 2015



Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria

Dr.º Rik Paredes
22-01-2015

Augusto Serrano
CHEFE DE DIVISÃO

Exmo. Presidente da
Agência Portuguesa do Ambiente
R. da Murgueira, 9/9ª
Zambujal – Ap. 7585
2611-865 Amadora

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência

Data

199

16-01-2015

Assunto: Projeto Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor – AIA 2783.

Exmo.,

Vimos pelo presente enviar em anexo deliberação da Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria, do dia 12 de janeiro de 2015, sobre o Projeto para a Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor.

Com os melhores cumprimentos,

A Presidente

(Teresa Paula de Sousa Coelho)

/ST



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria

REUNIÃO: 12/01/2015

PROPOSTA DOS ÓRGÃOS AUTÁRQUICOS

Considerando que se encontra em consulta pública o Projeto Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor – AIA 2783, podendo ser apresentadas propostas ao Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente até ao dia 21 de janeiro de 2015;

Considerando que o referido projeto tem em vista a melhoria das infraestruturas de apoio à pesca existentes na Cova do Vapor, na Freguesia da Trafaria, inserindo-se no território sob a jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, S.A. – APL;

Considerando que este projeto vem agora apresentar resposta às crescentes necessidades sentidas pela população local e pela Autarquia, sabendo-se também que a atividade piscatória e a náutica de recreio constituem pilares importantes de desenvolvimento da economia local;

Considerando que a Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria reitera a sua posição de não aceitar a colocação do Terminal de Contentores na Trafaria, conforme tomadas de posição anteriormente realizadas em conjunto com a população e demais instituições locais, defendendo a posição de que devem ser preparados projetos que permitam o desenvolvimento da economia local;

Propõe-se:

- Congratular a APL pela iniciativa de desenvolvimento da Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor, recomendado-se à APL que o modelo de gestão seja concertado com a Junta da



Leite
Trafaria
Vitória
João
João

Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria

União das Freguesias de Caparica e Trafaria, bem como com a população local e outras entidades deste território.

- Recomendar à Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., que sejam concertadas medidas de preparação da obra com a Junta da União das Freguesias de Caparica e Trafaria, bem como com a população local e outras entidades deste território, de modo a reduzir o impacto da obra no dia-a-dia desta vila piscatória, minimizando-se os impactes associados às diferentes fases de intervenções previstas, sempre com o envolvimento local.

- Emitir parecer positivo ao Projeto Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor – AIA 2783, desde que seja considerada nas fases de desenvolvimento a concertação social com as entidades locais, salvaguardado-se sempre a garantia das condições da população da Cova do Vapor.

Resultado da votação:

Aprovada por unanimidade

Data 12 / 01 / 2015

A Presidente

[Signature]



PROJECTO 'ZONA DE ABRIGO PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA NA COVA DO VAPOR'

PARECER TÉCNICO DO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL

Bárbara O'Neill¹, Cristiana Brito² & Nuno F. Dias³

21 de Janeiro de 2015

^{1,2,3} Licenciado(a) em Biologia, aluno(a) de Mestrado em Ecologia e Gestão Ambiental da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa

Parecer do Estudo de Impacto Ambiental relativo ao Projecto 'Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor'

1. Introdução

O presente documento constitui o Parecer Técnico resultante da apreciação do Estudo de Impacto Ambiental relativo ao Projecto 'Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor', actualmente na Fase de Projecto de Execução.

Foi deste modo efectuada uma análise crítica ao referido Estudo, tendo sido analisados os diferentes documentos constituintes do Estudo de Impacto Ambiental deste projecto: Volume 1 – Resumo Não Técnico, Volume 2 – Relatório Síntese, Volume 3 – Anexos e Elementos Adicionais.

O referido Parecer incidiu nos Factores Ecológicos e Biológicos, tendo por principais objectivos averiguar e avaliar os pontos fortes e os pontos fracos, procurando dentro do possível efectuar críticas construtivas ao Estudo realizado e propor medidas alternativas de maneira a ser um contributo positivo para o procedimento de Avaliação de Impacto Ambiental.

O presente projecto propõe a construção e melhoramento de algumas infraestruturas já existentes na zona de abrigo, que irá ter impactos ambientais que se encontram em avaliação neste parecer técnico:

- Aumento da área da bacia abrigada para o estacionamento em flutuação das embarcações de pesca, e consequente melhoria das condições de abrigo através do prolongamento do molhe actualmente existente;
- Dragagem da bacia de estacionamento, a qual se encontra bastante assoreada, para que as embarcações possam navegar e fundear qualquer que seja o nível da maré;
- Construção de um esporão no limite Nascente da bacia para retenção do transporte sólido litoral (areias) que neste local tem o sentido nascente-poente, reduzindo assim as condições de assoreamento da bacia;
- Construção de uma rampa de varadouro e de praia de varadouro com condições para a movimentação de embarcações qualquer que seja o nível da maré;
- Construção de um pequeno cais, a equipar com uma grua para a alagem de embarcações, e para o aprestamento;
- Criação de um terraplino ao longo da frente marginal Sul, destinado aos aprestos, como também, ao estacionamento em terra de embarcações.

2. Análise global da estrutura do Estudo de Impacto Ambiental

2.1. Objectivos, antecedentes, localização e descrição do projecto

A análise cuidada da parte introdutória do Estudo de Impacto Ambiental permite afirmar que foi realizada uma devida contextualização da área de intervenção, sendo o projecto bem enquadrado em termos espaciais e temporais e os objectivos e acções a realizar devidamente evidenciados. Porém, esses objectivos convergem no sentido da melhoria das infraestruturas já existentes de apoio à pesca na Cova do Vapor com vista à manutenção da actividade piscatória nas comunidades locais. O carácter bastante incisivo dos objectivos denota uma vertente de natureza operacional e técnica, assente no interesse pela melhoria funcional e logística das infraestruturas presentes no aglomerado populacional daquela região (tais como a melhoria das condições de descarga do pescado e varagem/amarração das embarcações em flutuação). Desse modo, é evidente desde o início do documento a falta de consideração pela presença e importância de recursos naturais da área de intervenção do projecto.

Em adição, considera-se que o projecto se encontra correctamente enquadrado nas alíneas do anexo II, referente aos projectos que deverão ser submetidos ao procedimento de Avaliação de Impacto Ambiental, ficando explícita a concordância do projecto com a legislação em vigor em relação a este aspecto.

O Estudo de Impacto Ambiental confere um destaque significativo à actividade piscatória praticada na região, efectuando um enquadramento histórico da pesca local e evidenciando repetidamente a elevada importância a nível económico, cultural e social de tal actividade. O foco na importância económico-histórico-cultural da pesca local denuncia uma falta de consideração das componentes ecológicas e biológicas a ela associadas na implementação do projecto, sendo este um aspecto crítico a ter em consideração. De salientar neste contexto a elevada importância que a componente biológica (ictiofauna e semelhantes) tem na subsistência das comunidades locais, que dependem maioritariamente da pesca para sobreviver, considerando-se para o efeito relevante a melhor integração da valorização dos componentes naturais na actividade piscatória local.

São claramente identificadas as várias entidades responsáveis pelo projecto, nomeadamente a empresa WW - Consultores de Hidráulica e Obras Marítimas, S.A. que ficou responsável pelo desenvolvimento do projecto de execução (datado de Julho de 2011), a empresa AGRI-PRO AMBIENTE Consultores, S.A. que teve a seu cargo a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (realizado entre Novembro de 2012 e Dezembro de 2013) e a APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A. na qualidade de proponente e entidade licenciadora do projecto. Consideram-se perfeitamente adequados os papéis atribuídos às referidas empresas, particularmente no caso da APL tendo em consideração as suas funções e atribuições de gestão de estruturas portuárias e

bens afectos à pesca, entendendo-se que se encontra perfeitamente enquadrada a intervenção de requalificação proposta pela mesma entidade para a área de intervenção deste projecto.

2.2. Caracterização da situação de referência

A leitura atenta desta secção permitiu inferir que, de uma maneira global, as caracterizações dos factores ecológicos e biológicos apresentam um âmbito muito generalista. Em particular, destacam-se as descrições altamente pormenorizadas da área do Estuário do Tejo que acabam por não se referir à área de intervenção do projecto. Verifica-se no geral uma subvalorização da importância dos componentes na área do projecto.

Neste estudo é brevemente referenciada a presença de uma significativa área florestal adjacente ao aglomerado da Cova do Vapor, a Mata dos Franceses, composta por pinhal manso. Esta área constitui a única zona naturalizada deste local, sendo que tal facto não é devidamente valorizado e não existem referências à potencial importância ecológica e biológica desse único espaço verde na zona.

Relativamente às amostragens efectuadas aos fundos arenosos, é importante referir que se verificou contaminação considerada 'vestigiosa', não sendo por este motivo dada muita relevância a tal facto e considerando globalmente que os fundos não se apresentam contaminados.

É de notar uma elevada preocupação com os organismos macroinvertebrados bentónicos em detrimento à fauna pelágica, o que é plausível, pois a execução das dragagens irá ter consequências directas na fauna bentónica. Neste caso não deveria ter sido referenciada a fauna pelágica visto os estudos e a amostragem efectuada não estava centralizada nem adequada a estas comunidades pelágicas. Numa perspectiva mais crítica, não foram considerados quais os efeitos sobre a fauna e flora em geral e apenas houve um foco nas consequências das dragagens sobre uma das componentes faunísticas.

2.3. Enquadramento jurídico e outros projectos

Relativamente às condicionantes, servidões e restrições de utilidade pública identificados no local, o projecto encontra-se inserido no Domínio Público Marítimo e na Reserva Ecológica Nacional, todavia não é referida a importância do projecto se encontrar integrado nessas áreas de regime especial, o que poderá constituir uma lacuna em termos de valorização ecológica e biológica da área do projecto.

É de igual modo referida a existência de outras infraestruturas/projectos relevantes na proximidade da área de intervenção do presente projecto (nomeadamente as instalações militares POL NATO, o Terminal de Granéis Sólidos da Trafaria, o porto de abrigo para embarcações de pesca e de recreio da praia da Trafaria com seu porto de abrigo). No entanto, não é tida em

consideração a possibilidade de haver interferências desses projectos com o da Cova do Vapor.

2.4. Metodologia geral de realização do EIA

Verifica-se que houve uma carência de quais as fontes bibliográficas para a identificação da fauna pelágica identificada, onde, como já indicado, não deveria ter sido referenciada esta componente, visto não existirem elementos amostrais significativos.

Relativamente à identificação e caracterização dos diferentes ecossistemas e habitats houve o recurso a referências bibliográficas e trabalhos de campo, tendo sido seguidas as seguintes metodologias:

1. Ecossistemas marinhos, onde foi efectuada a prospecção directa do local de intervenção por observação directa (barco e mergulho) e recolha de macroinvertebrados bentónicos. Não foi mencionada a metodologia efectuada para o estudo da fauna pelágica. Esta metodologia não se encontra devidamente ajustada para este tipo de ecossistema. O método de amostragem utilizado para a recolha de macroinvertebrados bentónicos não foi o mais adequado, pois foram utilizados frascos para o armazenamento das amostras onde a sua recolha foi efectuada no subtidal pouco profundo. A deficiente amostragem efectuada poderá influenciar incorrectamente as conclusões obtidas. De notar, que não foram efectuadas recolhas de amostras para os invertebrados de intertidal.
2. Ecossistemas terrestres, foi utilizada uma metodologia de *transect lines* varrendo a envolvente terrestre directa do local do projecto. Os levantamentos florísticos foram realizados por observação directa enquanto os faunísticos foram realizados por observação directa, detecção auditiva e observação indirecta através de identificação de vestígios. Houve uma avaliação pouco discriminativa das diferentes classes de vertebrados. Também não foi especificada a localização dos transectos lineares efectuados, nem de que modo se obtiveram a listagem das diferentes espécies identificadas.
3. Recolhas de amostragens para os ecossistemas marinhos e terrestres, ao nível da flora/vegetação e fauna. Este método encontra-se devidamente adequado às características da área de estudo. O que se coloca em causa é a quantidade de pontos de amostragem efectuados, pois deveriam ter sido realizados em maior quantidade, para uma inventariação correcta de toda a variedade de espécies existentes na zona.

Ainda relativamente à metodologia utilizada é importante salientar que a época em que foi realizado o estudo biológico não foi a mais adequada, pois nesta altura existe um grande risco de assoreamento, colocando em causa os métodos de observação directa, em relação aos ecossistemas marinhos. A amostragem deveria ter sido realizada quando os caudais são reduzidos e fora do

período de migração das espécies piscícolas, sendo então aconselhável realizar entre Março-Abril ou Abril-Julho.

Relativamente aos ecossistemas terrestres, a época também poderá ser colocada em causa, deveriam ter sido efectuados estudos entre Maio e Outubro, adequando-se à avifauna, mamofauna e herpofauna. Para a flora terrestre as amostragens deveriam de ter sido realizadas na época primaveril. Seria importante a realização de mais amostragens e observações directas numa época de reprodução da fauna e flora, para obtenção de dados mais conclusivos para este EIA. Contudo, não foi correctamente especificado de que forma foi efectuada a amostragem nos ecossistemas terrestres, como nos locais de escuta e chamamento para a avifauna, de forma a identificar correcta das espécies existentes na área.

Os parâmetros utilizados para a caracterização dos ecossistemas terrestres e marinhos foi adequada.

O Projeto da Zona de Abrigo da Cova do Vapor não afecta directamente qualquer área protegida ou corredor ecológico, o que reduz os impactos ambientais no âmbito conservacionista, contudo é necessário não desvalorizar a importância dos valores ecológicos e biológicos desta área de estudo.

A lista de espécies terrestres e aquáticas apresentada foi elaborada com base em estudos realizados, guias da especialidade, disponibilidade de habitat favorável na área em estudo e sua envolvente, recurso a especialistas e levantamentos de campo de confirmação. No entanto, a inventariação efectuada de acordo com a bibliografia disponível, não se enquadra na área de estudo em si na zona da barra do estuário, mas na região do Estuário do Tejo, sob a justificação da probabilidade de ocorrência, o que poderá não corresponder à realidade, porque esta área se encontra perto de uma zona costeira e não tanto estuarina. Como por exemplo, foram inseridas espécies dulciaquícolas no inventário efectuada para a região, que deveria ter apenas espécies marinhas.

Em relação à identificação dos tipos de habitats, estes foram correctamente identificados e encontram-se devidamente enquadrados com a com a legislação em vigor.

A caracterização da comunidade de macroinvertebrados bentónicos foi inserida na componente 'qualidade da água', tendo um papel de bioindicador de boa qualidade, em contradição à falta de elementos amostrais para a conclusão efectuada. No entanto, esta listagem deveria ter sido enquadrada nas espécies presentes na região e caracterizar o grau de vulnerabilidade deste grupo.

A avaliação da qualidade biológica da massa de água abrangida pelo projecto teve como base comparações de campanhas de amostragem realizadas nos anos de 2010 e de 2012. Mas a sua realização foi desfasada temporalmente, pois a campanha de 2010 foi realizada no Verão, enquanto que a de 2012 foi realizada no Inverno, o que pode levantar algumas dúvidas relativamente à concordância da informação obtida. De notar, que a localização geográfica dos pontos de amostragem das campanhas realizadas não é o mesmo, e a sua tipologia e características de habitat também são diferentes (a campanha de 2010 foi efectuada num canal de navegação e a campanha de 2012 na área de

estudo, na barra do estuário, com poucos pontos de amostragem) o que poderá colocar em causa a comparação efectuada. Ainda é importante referir que, a recolha de amostras relativas à qualidade da água deveria ter tido pelo menos mais um local de amostragem que se deveria localizar preferencialmente mais afastado da área já amostrada, de forma a reduzir a margem de erro da amostragem efectuada.

O facto de ter sido desvalorizada a componente biológica na elaboração do projecto e no seu plano de execução, foram utilizados os valores naturais do Estuário do Tejo como medidas compensatórias para a implementação do projecto.

2.5. Impactos e a sua relevância segundo os descritores ambientais

A análise aos impactos ambientais teve em consideração as alterações hidromorfológicas, a perturbação nas comunidades durante as acções de requalificação (desassoreamento, dragagens, que têm uma elevada consequência sobre as comunidades aquáticas) e determinou-se quais as comunidades com maior e menor impacto, sendo ocorridas em duas fases, de construção e de exploração do projecto.

Impactos na fase de construção

No decorrer da fase de construção o biótopo que sofre um maior impacto é o marinho devido à área de intervenção que dispõe, à actividade de remoção dos fundos arenosos e, ao aterro pontual em locais mais próximos.

No EIA a área de estudo foi classificada com reduzida biodiversidade. Este facto sugere que os impactos sobre os valores naturais e biológicos sejam considerados como não significativos. Esta situação é uma contradição pois ao longo da descrição biológica foi evidenciada a variedade existente no Estuário do Tejo.

Relativamente aos impactos identificados é importante referir:

- Dragagens e aterros – a remoção de 2 das camadas superiores (média de 2m) correspondem a um impacto negativo sobre o ecossistema aquático, mais evidente nas espécies bentónicas. Não são referidas quais as espécies bentónicas mais susceptíveis aos impactos causados pelas dragagens. É dito que se espera uma redução da abundância de plâncton vegetal e animal após as dragagens pelo aumento da turbidez, em consequência da redução da penetração da luz solar, no entanto tais impactos são considerados reduzidos e pouco relevantes.
- Flora – são identificados impactos nulos devido à sua reduzida representação na área do projecto. No entanto, uma das espécies afectadas são as macroalgas, estas encontram-se em grande abundância em toda a área do estuário acabando por ser sobrevalorizada a sua capacidade de adaptação aos impactos causados pelo arranque consequente das dragagens

que irão ser efectuadas. Portanto, não foram consideradas as alterações na dinâmica populacional e na distribuição geográfica destas comunidades.

- Fauna bentónica – as dragagens realizadas, tanto na fase de elaboração como na potencial manutenção na fase execução, poderão ter consequências sobre as comunidades da fauna bentónica, devido às alterações na hidromorfologia dos fundos, a morte de indivíduos consequente das dragagens efectuadas, e alteração do seu habitat. Estas espécies são um elemento central nas teias alimentares estuarinas, sendo um importante recurso alimentar para crustáceos, peixes e aves, devendo por este motivo serem considerados os impactos sobre elas.
- Ictiofauna – é previsível o afastamento das comunidades locais da área de execução durante a fase de construção, mas foi considerado que este facto não irá implicar impactos significativos. Esta informação não é muito plausível, pois a ictiofauna ao se afastar da área em estudo, poderá sofrer alterações nos seus hábitos e movimentos, causando *stress* e pressão sobre as comunidades. Também não são referidas considerações relativas ao eventual conflito e comprometimento que o afastamento da ictiofauna local terá na pesca realizada na área de intervenção do projecto.

O EIA realizado considera que as principais comunidades biológicas potencialmente perturbadas pela implementação do projecto corresponderão aos macroinvertebrados bentónicos e ictiofauna, sendo referido que a mobilidade característica da última deverá minimizar os impactos. Considera-se que tal apreciação carece de fundamento científico e não é um elemento justificativo, pois não são referidos quais os impactos na região que o afastamento destas comunidades poderá provocar. De realçar que se deveriam considerar igualmente os impactos sobre o fito e zooplâncton.

Em suma, foi considerado os impactos ambientais causados nos ecossistemas marinhos são negativos e essencialmente temporários, sendo evidente que há de facto impactos que poderão ter consequências a longo prazo e poderão não ser reversíveis, onde é importante implementar medidas de mitigação a estes impactos.

- Fauna terrestre e vertebrados voadores (avifauna e quirópteros) – podem ocorrer potencialmente na área de estudo, tendendo a evitar esta área e a envolvente imediata, que são afectadas pelos distúrbios da construção. Não foi devidamente referido quais as consequências deste impacto como a modificação das rotas de migração e movimentos piscícolas, tendo em consideração o tempo da fase de construção e a pressão sonora sobre as comunidades (dragagens 24h/dia, ruído da construção das novas estruturas, etc).

Nos impactos sobre os ecossistemas terrestres ainda é importante realçar a considerável intervenção e a artificialização dos ecossistemas, a ausência quase total do coberto vegetal, à excepção do pinhal do lado oposto ao projecto que

não será afectado e a ausência de habitats de interesse para as comunidades faunísticas, que irá incentivar o afastamento como já referido anteriormente.

As intervenções na área marinha correspondem a uma área de 12826 m², sendo esta área onde que irá sofrer um maior impacto. Na área terrestre, irão haver intervenções num total de 3220 m². Os impactos aqui referenciados são considerados nulos e temporários, não havendo a explicação pormenorizada do porquê e demonstrando uma fraca visão futura dos impactos. Os impactos que possam advir da implementação do projecto nunca poderão ser nulos como o considerado no EIA, devendo de ser reavaliado o impacto nulo indicado.

Na fase de construção das infraestruturas do projecto não foi tido em consideração a possibilidade de perda de certas áreas naturais e os efeitos de tal perda.

Não são considerados os potenciais impactos da circulação e acesso de veículos pesados afectos à obra nos seres vivos da região, nomeadamente as perturbações de carácter sonoro e emissão de poeiras associadas. Neste estudo partiu-se do pressuposto que a implementação deste projecto não irá causar influência no ambiente nem sobre as comunidades biológicas da região, pois implica uma modificação de uma área já artificializada.

Em relação à localização do estaleiro, não foram tidos em conta os potenciais impactos que resultarão da sua implementação num parque de estacionamento adjacente à Mata dos Franceses, única região totalmente naturalizada da zona.

Ao longo de todo o documento foi considerado que os impactos em relação aos factores biológicos e ecológicos não são um factor determinante, o que constitui uma grave lacuna na análise efectuada.

Impactos na fase de exploração

De modo global foi considerado que os impactos são nulos, são sendo considerado o tráfego de navegação existente, os possíveis derrames dos barcos sobre a fauna e flora marinha e o stress associado ao ruído da fase de construção e de execução do projecto. Ainda de referir que as novas estruturas irão localizar-se em locais de provável abrigo dos predadores, por exemplo, nas zonas de rocha do molhe, e portanto irão ter impactos significativos sobre a fauna existente, podendo causar uma redução nas populações residentes na área. E ainda é importante salientar que qualquer modificação realizada numa área traz sempre um impacto associado, por mínimo que seja.

A implementação das novas estruturas irá proporcionar um aumento do tráfego marítimo que irá ter consequências significativas sobre a fauna aquática relativamente aos seus movimentos, alteração dos fundos (devido à manutenção necessária para o tráfego que irá existir na fase de funcionamento) com consequências sobre a fauna bentónica e relativamente à qualidade da água que irá ser degradada (associada a um aumento da poluição das águas).

De salientar a particular desvalorização dos impactos nomeadamente no meio aquático, no qual se implanta grande parte do projecto, impactos esses considerados como sem significância, quando se refere diversas vezes que as intervenções têm grande afectação de áreas aquáticas e de fronteira com o mar.

Em ambas as fases não foram identificados nem considerados impactos como a alteração do sucesso reprodutor, a perda de habitat de reprodução e alimentação ou a alteração na disponibilidade de presas, por impactos directos sobre a sua ecologia e comportamento.

Alternativa zero

Em relação à análise efectuada para a alternativa zero, não foram considerada a perspectiva de melhoramento e salvaguarda dos factores ecológicos e biológicos na não execução do projecto.

Impactos cumulativos

Este local foi associado a um reduzido valor biológico, ao contrário de toda a área envolvente na região, portanto não são esperados impactos cumulativos com relevância relativamente aos factores ecológicos e biológicos. Esta situação é errónea, pois existem impactos associados sobre as comunidades bióticas presentes na região.

Como as estruturas que irão ser construídas estão dependentes de estruturas existentes os impactos que irão ter não serão tão significativos. No entanto, não se verificou uma análise às construções/projectos que estejam a decorrer nestas áreas, nem foram associados os efeitos que poderão advir destes impactos cumulativos.

2.6. Medidas de minimização e compensação

No que diz respeito às medidas de minimização e de compensação propostas é de realçar que a maioria das medidas se relaciona com a gestão ambiental na fase de construção visando a minimização dos danos para as populações, como medidas que visem a minimização da possibilidade de contaminação da água pelo estabelecimento de normas de higiene e segurança de correcto funcionamento e utilização das infraestruturas, tendo portanto um carácter geral. Particularmente no que concerne os factores biológicos e ecológicos, a proposta da localização alternativa do estaleiro em zona impermeabilizada, cuidados na execução da obra, formação e sensibilização dos trabalhadores especialmente para os realizados no meio aquático são medidas adequadas nesse contexto, porém são tidas como medidas pouco importantes, o que está subclassificado. Relativamente à especificidade de medidas de mitigação no projecto não são propostas quaisquer medidas, tanto na fase de construção como na fase de execução, o que constitui uma grave lacuna. Na fase

de desactivação, apenas são referidas medidas gerais e pouco especificadas na fase de construção.

Para colmatar esta falha a nível da protecção dos direitos naturais, propõe-se, para cada fase, um conjunto de medidas mitigadoras e potenciadoras de impactos previsíveis sobre a componente biológica e ecológica.

Frase de Construção:

1. Sensibilizar os motoristas dos veículos de apoio à obra, a cumprirem as regras de circulação estipuladas, de forma a salvaguardar a protecção das comunidades naturais locais e garantir a segurança nos acessos;
2. Utilização de equipamentos de dragagens com emissões sonoras o mais reduzidas possível, de forma a não causar stress às comunidades marinhas mais sensíveis;
3. Minimizar ao máximo a zona impactada, de modo a não alterar zonas em que as intervenções não são necessárias;
4. Selecção de métodos ou processos construtivos que causem a menor ressuspensão de sedimentos e produção de som possível durante as dragagens;
5. Estabelecimento de novos locais para parques de estacionamento temporários para suportar o aumento do tráfego na época de Verão, de forma a evitar o estacionamento indevido nas zonas naturais sensíveis (dunas, praias, etc);
6. Realizar as dragagens em situação de praia-mar, de forma a aproveitar a maior circulação da massa de água e evitar depleções nos níveis de oxigénio dissolvido.

Fase de Exploração:

1. Realização de programas de monitorização para avaliar a evolução das comunidades existentes;
2. Controlo da circulação de barcos;
3. Monitorização da actividade piscatória, de forma a não reduzir a diversidade ictiofaunística;
4. Planos de dragagem semelhantes aos indicados na fase de construção.

2.7. Programa de monitorização

O projecto de requalificação do Porto de Abrigo da Cova do Vapor contempla a implementação de um único Programa de Monitorização relativo à monitorização da evolução sedimentar e batimétrica, a realizar durante a fase de exploração do projecto. Deste modo, é avaliada a eficácia das medidas de minimização aplicadas e averiguada o assoreamento da bacia de abrigo, responsável pela redução da funcionalidade do porto. Este plano de monitorização integra-se nos planos já efectuados pela APL. Para não serem

desconsiderados os valores biológicos sugere-se a inclusão deste projecto sobre planos de monitorização de macroinvertebrados bentónicos que possam existir em áreas adjacentes, não havendo por este motivo a necessidade de criação de um novo plano de monitorização.

3. Conclusão

Analisando o documento no seu todo, verificamos que a justificação para a implementação do projecto Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor passa inteiramente pela importância sócio-económica da área de estudo sobre a comunidade local. Apesar de uma correcta e detalhada descrição e enquadramento do projecto, é possível destacar um conjunto de falhas que põem em causa a validade do EIA realizado.

De todas as componentes analisadas, os valores biológicos e ecológicos foram aqueles a que foi dada uma menor atenção e rigor ao longo do estudo, tanto na escolha de referências bibliográficas como na aplicação de metodologias de avaliação ambiental. Consequentemente, os impactos sempre estas componentes foram subvalorizados ou até mesmo ignorados a favor do progresso e melhoria da economia local.

De salientar que houve um défice nas medidas de mitigação para os impactos apontados para fauna, flora e ecossistemas locais. Este facto poderá ser crítico para a evolução correcta das comunidades naturais locais e a estabilidade dos habitats existentes. Por este motivo é necessário ser efectuada uma reformulação deste elemento com uma elevada relevância, e inclusão na fase de construção e execução do projecto de forma a compensar os impactos ambientais que este projecto tem sobre os valores biológicos e culturais desta área, não desvalorizando a importância da componente económico-social que este tem sobre a região. Ainda é importante salientar que a manutenção das comunidades de peixes existentes na zona poderá ter um impacto positivo, aumentando desta forma o número das comunidades piscícolas, por exemplo, e não desvalorizando a importância de uma boa qualidade ambiental, conservando desta forma os valores naturais e biológicos.

É portanto de extrema importância a reavaliação da componente ambiental de Cova do Vapor, tendo um maior ênfase e rigor sobre a componente em questão, para a melhoria da qualidade ambiental, biológica e ecológica da região, compensando a efectiva artificialização da zona.

4. Referências Bibliográficas

1. Abreu, D.A., Abreu, C., Jardim, R., Araújo, R., Abreu, U. (s.d.). "Plano de Urbanização da Frente Mar Campo de Baixo – Ponta da Calheta. 1ª Fase. Caracterização e Diagnóstico. Anexo 7. Ecologia – Fauna e Flora Terrestres e Marinha. Porto Santo – Região Autónoma da Madeira
2. Agência Portuguesa do Ambiente, Administração da Região Hidrográfica do Tejo, Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo. (2009). "Dragagens e Defesa da Margem Sul da Lagoa de Óbidos". Parecer da Comissão de Avaliação. Processo AIA Nº 2015
3. Agri.Pro Ambiente Consultores, S.A. (2004). "Estudo de Impacto 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. Volume 1 - Resumo Não Técnico
4. Agri.Pro Ambiente Consultores, S.A., Porto de Lisboa. (2014). "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova Do Vapor". Estudo de Impacto Ambiental. Volume 1 – Resumo Não Técnico
5. Agri.Pro Ambiente Consultores, S.A., Porto de Lisboa. (2014). "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova Do Vapor". Estudo de Impacto Ambiental. Volume 2 – Relatório Síntese
6. Agri.Pro Ambiente Consultores, S.A., Porto de Lisboa. (2014). "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova Do Vapor". Estudo de Impacto Ambiental. Volume 3 – Anexos
7. Agri.Pro Ambiente Consultores, S.A., Porto de Lisboa. (2014). "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova Do Vapor". Estudo de Impacto Ambiental. Elementos Adicionais
8. Agri.Pro Ambiente. Dezembro 2004. Estudo de Impacto 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. Vol 1. Resumo Não Técnico.
9. Couto, N. (2011). Estudo de Impactos Ambientais de Estruturas Portuárias. Contributos para uma Reformulação. Dissertação submetida para satisfação parcial dos requisitos do grau de Mestre em Engenharia do Ambiente – Especialização em Gestão. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto
10. INAG, I.P. 2008. Manual para a avaliação biológica da qualidade da água em sistemas fluviais segundo a Directiva Quadro da Água. Protocolo de amostragem e análise para a fauna piscícola. Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Instituto da Água, I.P.
11. Lyra, F. (2007). Caracterização da Comunidade de Macroinvertebrados Bentónicos do Estuário do Rio Minho – Sua Relação com a Distribuição de Poluentes no Sedimento. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ecologia Aplicada. Porto: Faculdade de Ciências da Universidade do Porto
12. Neto, J. (2014). Desenvolvimento de indicadores da componente fauna-terrestre em contexto agrícola: reunião de uma metodologia de avaliação da sustentabilidade. Mestrado de Ecologia Ambiente e Território. Porto: Faculdade de Ciências da Universidade do Porto
13. Secretaria Regional do Ambiente e do Mar. (2006). "Obras de Melhoria das Condições Operacionais do Porto de S. Mateus". Fase de Estudo Prévio. Declaração de Impacto Ambiental. Direcção Regional do Ambiente
14. Travassos, P., Costa, H.M., Saraiva, T., Tomé, R., Armelin, M., Ramírez, F.I., Neves, J. 2005. "A energia eólica e a conservação da avifauna em Portugal". SPEA, Lisboa

Cristina Almeida - C.M.Almada

Assunto: FW: Abrigo de Embarcações - Cova do Vapor

Importância: Alta

De: Lídio Galinho [<mailto:aapoioapesca@hotmail.com>]

Enviada: terça-feira, 20 de Janeiro de 2015 18:17

Para: Almada21 - C.M.Almada

Assunto: Abrigo de Embarcações - Cova do Vapor

Boa tarde,

A Associação Ala-Ala visitou o projeto e participou em duas sessões de discussão na CMA.

Vimos desta forma demonstrar que nos encontramos de acordo com o projeto, na sua globalidade, à exceção das poitas de amarração e da vedação.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente,

Lídio Galinho

DAIA

Exº Senhor Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira 9-9ª Zambujal Aptado 7585 CP 2611 865 Amadora

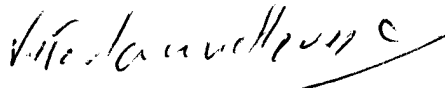
Caros Se

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental da Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor .

Exº Senhor.

Não tenho qualquer objecção a apresentar ao Estudo de Impacto Ambiental na Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca, concordo em absoluto com o proposto (se foi feito um estudo do movimento de areias com o crescimento do molhe norte e implantação do pequeno esporão sul) SUGIRO NO ENTANTO QUE PARA HAVER COERÊNCIA NA OBRA, SEJA TRANSFERIDA A LOTA DA TRAFARIA E OS PESCADORES PROFISSIONAIS QUE USAM O PORTO DE PESCA DA VILA ,PARA ESTA NOVA ESTRUTURA, LIBERTANDO-O PARA UM POSSIVEL PORTO DE RECREIO.

Grato pela atenção



Vítor Manuel Neves Lopes

Rua Heliuro Salgado nº 7 2825-855 Trafaria

Trafaria 21 de Janeiro de 2015-01-21