
Parecer da Comissão de Avaliação
do Estudo de Impacte Ambiental sobre o Projecto

"Terminal Definitivo de Carga Geral do
Porto de Sines"

Direcção Geral do Ambiente
Instituto da Água
Instituto de Conservação da Natureza
Instituto de Promoção Ambiental
Comissão de Coordenação Regional do Alentejo



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	pág. 1
2. ANTECEDENTES	pág. 1
3. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO	pág. 2
4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO	pág. 3
5. ANÁLISE GLOBAL	pág. 6
6. ANÁLISE ESPECÍFICA DO EIA	
HIDROLOGIA	pág. 7
GEOMORFOLOGIA COSTEIRA	pág. 7
MARÉS, AGITAÇÃO MARÍTIMA E REGIME SEDIMENTAR COSTEIRO	pág. 7
USO DO SOLO	pág. 8
QUALIDADE DO AR	pág. 8
QUALIDADE DA ÁGUA	pág. 9
AMBIENTE SONORO	pág.10
ECOLOGIA	pág.10
PAISAGEM	pág.11
ÁREAS PROTEGIDAS.....	pág.11
PATRIMÓNIO	pág.12
SÓCIO-ECONOMIA	pág.12
ENQUADRAMENTO NOS PLANOS	pág.12
7. CONSULTA DO PÚBLICO	pág.13
8. CONCLUSÕES	pág.14

ANEXOS

1. Enquadramento do Terminal na Área Portuária
2. Implantação do Projecto
3. Quadro -Aspectos Comparativos entre as Alternativas

1. INTRODUÇÃO

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sobre o "Projecto do Terminal Definitivo de Carga Geral do Porto de Sines" deu entrada no Ministério do Ambiente a 98.08.14, a fim de dar cumprimento à legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

Assim a 98.08.21, a Direcção Geral do Ambiente (DGA) propôs, através do ofício nº 6426, as entidades que deveriam constituir a Comissão de Avaliação (CA):

- . Direcção Geral do Ambiente (entidade coordenadora)
- . Instituto de Conservação da Natureza
- . Instituto da Água
- . Instituto de Meteorologia
- . Instituto de Promoção Ambiental
- . Comissão de Coordenação da Região Alentejo

O Estudo foi também enviado à Direcção Regional do Ambiente da Região Alentejo e à Divisão de Ambiente Atmosférico da DGA, cujos técnicos participaram nos trabalhos da CA.

Dada a importância do Projecto a CA considerou que deveria ser efectuada uma Audiência Pública, a qual decorreu no dia 9 de Dezembro, em Sines.

Foi efectuada uma visita ao local que decorreu no dia 3 de Dezembro.

Numa primeira apreciação do Estudo a CA constatou que o EIA apresentava algumas lacunas tendo sido solicitado os elementos em falta.

2. ANTECEDENTES

Em 1997 foi apresentado um EIA sobre este Terminal, o qual foi analisado por uma CA que conclui, no seu parecer de Novembro de 1997 que:

"...o EIA não contém a informação necessária que permita caracterizar o projecto, a sua área de incidência e identificar e avaliar os impactes ambientais decorrentes do projecto, nos descritores geologia, regime sedimentar costeiro, qualidade da água, qualidade do ar, ruído, sócio economia, paisagem e património, decorrentes da concretização desse projecto.

Assim considera-se que o EIA em análise não fornece a informação necessária à tomada de

decisão, pelo que se propõe que seja solicitada a sua reformulação, a qual deverá atender às críticas apresentadas neste parecer a fim de permitir uma fundamentada tomada de decisão sobre o projecto em análise."

Este parecer teve despacho de concordância de Sua Excelência a Ministra do Ambiente, de 97.12.22, pelo que a APS procedeu à reformulação do EIA no decurso da qual foi efectuada uma reunião, entre os elementos da CA e a equipe projectista.

3. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O Terminal Definitivo de Carga Geral do Porto de Sines, da responsabilidade da Administração do Porto de Sines (APS), enquadra-se na expansão do Porto de Sines, cujos estudos estão actualmente em curso. Com este terminal pretende-se criar um serviço específico de contentores e de carga geral, que incluirá um serviço de *transshipment* de contentores. A expansão prevista permitirá o seu funcionamento como porto comercial dado que, actualmente, funciona essencialmente como porto industrial.

Este projecto enquadra-se na tendência observada a nível europeu para um desenvolvimento da actividade portuária, como um dos elementos da cadeia de transportes que melhores contributos podem dar para o descongestionamento das vias terrestres, no sentido de uma maior racionalização de todo o sistema através do transporte combinado. Aliás, a política comunitária prevê a redução do tráfego rodoviário de mercadorias na U.E.

O Porto de Sines está excelentemente localizado relativamente a importantes rotas de longo curso, estando naturalmente vocacionado para servir os tráfegos intercontinentais, via mediterrâneo e rota do Cabo e os tráfegos de cruzamento de rotas intercontinentais na fachada atlântica da Península Ibérica.

De acordo com o Livro Branco "Política Marítimo- Portuária Rumo ao Século XXI" – MEPAT, 1997" :
" A transformação do Porto de Sines num grande porto de contentores será fundamental para realizar as potencialidades do sistema portuário do Ocidente Peninsular e para inserir Portugal nas grandes rotas do transporte marítimo de contentores, tornando-se um factor adicional da atractividade do País para os investidores internacionais, particularmente para a plataforma industrial de Sines (...)" .

O Porto de Sines está estrategicamente localizado para uma utilização em regime de entreposto de contentores, quer pela sua localização geográfica, quer pelas suas condições naturais, fazendo parte de um reduzido número de portos europeus de águas profundas, o único em território nacional.

Entre essas vantagens salientam-se:

- os fundos naturais são adequados à implementação de um cais de acostagem com cotas superiores a -16,0 m(Z.H.), sem necessidade de dragagens de implementação ou manutenção, cotas estas exigidas por navio-porta-contentores de 5ª e 6ª gerações, sem limite de comprimento;
- a ausência de canal de acesso, o que reduz o tempo total de manobra para entrada e saída de navios;
- existe uma facilidade de expansão portuária, com grandes áreas disponíveis para terraplenos e acesso rodo e ferroviários.

4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

4.1. Descrição Geral

O projecto em análise enquadra-se na expansão do Porto de Sines e pretende criar um serviço específico de contentores e de carga geral, que incluirá um serviço de *transhipment* de contentores.

O Terminal localizar-se-á a Sul do Terminal Multipurpose de Sines e prevê a construção, numa primeira fase, de:

- um quebra-mar de abrigo, Molhe Sul, com 1100 m de comprimento, no prolongamento para Sul do actual Molhe Leste;
- cais acostáveis para carga geral, contentores e *ro-ro*.
 - . cais com cerca de 660m de frente acostável, paralelo ao molhe e com fundos de -16m ZH, para grandes navios porta contentores;
 - . cais perpendicular ao anterior, com cerca de 300m de extensão, a cotas entre -16,0 m(Z.H.) e -12,0 m(Z.H.), para navios *feeder* e provido de uma rampa para serviço de navios *ro-ro*;
- um terrapleno de serviço dos cais referidos, com cerca de 48 ha;
- acessos rodoviários
 - . via com perfil 2x2, com cerca de 650m de extensão;
 - . remodelação da rotunda existente na EN 120, que efectuará a intersecção entre a via que servirá o Terminal e a rede viária local;
 - . passagem superior sobre o caminho de ferro com cerca de 60 m de extensão;

- acessos ferroviários

: linha geral inserida sobre o ramal de acesso ao Terminal de Carvão com uma extensão aproximada de 4 000m;

O Projecto prevê áreas para portaria com posto alfandegário, administração, armazém de desgrupagem, contentores cheios, contentores frigoríficos, contentores vazios ou danificados e oficinas.

Numa segunda fase, poder-se-á efectuar a construção de um cais adicional que aumentará a extensão do cais para 920m e o prolongamento do molhe para 1420 m, permitindo três postos de acostagem.

Apesar de o Estudo não apresentar uma quantificação rigorosa da movimentação do Terminal, dado esta depender da forma de exploração do futuro operador, prevê, no entanto, um movimento entre 197 100 e 591 300 TEU/ano na primeira fase, e entre 788 400 e 1 300 000 TEU/ano, na segunda fase. Prevê também que o maior movimento de contentores de *hinterland* se efectue por via ferroviária.

O Projecto prevê a extracção na Pedreira de Monte Chãos de cerca de 8 400 000m³ de materiais para enrocamento, cerca de 7 000 000m³ para aterro a que acrescem cerca de 576 000m³ de pedra.

O EIA refere que a duração da obra não deverá exceder um período que inclua dois invernos.

4.2. Alternativas consideradas

O EIA apresenta alternativas de localização do Terminal de Contentores dentro da área portuária de Sines. As duas localizações possíveis, Central e Sul, obedecem aos seguintes critérios: profundidade no cais no mínimo de -14,0 m(Z.H.), cais com comprimento suficiente para escala de navios com grande dimensão (acima de 4 000 TEU); boas condições de abrigo à ondulação e ventos, durante todo o ano e para todas as situações de tempo; área de estacionamento suficiente e possibilidade de expansão. As duas localizações foram analisadas do ponto de vista técnico e ambiental, tendo-se optado pela alternativa sul porque a solução central:

- obrigaria ao prolongamento do molhe Leste em direcção ao Terminal Petrolífero, zona de maior risco para a navegação;
- implicaria que o acesso e as manobras se verificassem numa zona de tráfego elevado, consequentemente com maiores riscos;
- só permitiria a construção de dois cais de acostagem;

- apresentaria uma área de terraplenos limitada, cuja largura não permitiria criar os parques do terminal com as características necessárias.

A localização Sul por outro lado:

- tem uma frente acostável a cotas de -16,0 m(Z.H.) com possibilidade de ampliação;
- permite uma área mais ampla para manobra dos navios, em situação abrigada;
- garante as áreas necessárias para os parques e instalações de apoio;
- facilitará a construção dos terminais ferroviários e rodoviários dada a proximidade das infraestruturas existentes.

Segundo o EIA a solução Sul é a mais vantajosa do ponto de vista ambiental. Não são contudo apresentados os critérios da análise realizada.

A expansão do porto para Sul constitui a opção do Plano Director do Porto de 1986 e do Estudo de Mercado de Contentores de 1994.

O EIA analisa para a localização seleccionada (Sul), alternativas estruturais que diferem entre si relativamente à localização do novo cais, paralelo ou perpendicular ao quebra-mar Sul, e ao deslocamento, ou não, do Terminal de Carga do Carvão para a bacia Leste. Assim, tem-se :

- . Alternativa 1 - cais paralelo ao quebra-mar Sul, respeitando a localização do Terminal de Carga de Carvão.

- . Alternativa 2 - cais paralelo ao quebra-mar Sul, deslocando o Terminal de Carga de Carvão para Leste.

- . Alternativa 3 - cais perpendicular ao quebra-mar Sul, deslocando o Terminal de Carga de Carvão para Leste.

A alternativa 1 tem ainda três variantes (A, B e C): bacia simples permitindo o abrigo e a permanência das lanchas de pilotos e de rebocadores; posto de acostagem para navios *feeder* perpendicular ao cais principal; posto de acostagem para navios *feeder* paralelo ao cais principal.

As várias alternativas foram analisadas mediante uma análise multicritério que considerou os seguintes critérios: delineamento do cais, abrigo na bacia portuária, conflito com o Terminal de Carga de Carvão, criação de pontes- cais suplementares ao abrigo do molhe – sul, defesa contra o galgamento do quebra-mar, custos e aspectos ambientais. Segundo o Estudo, a Solução 1B constitui a alternativa mais favorável (quadro em anexo).

5. ANÁLISE GLOBAL

Da análise efectuada ao EIA, apresentado no decurso do pedido de reformulação do estudo anterior, considera-se que este apresenta uma mais adequada descrição e enquadramento do Projecto, mantendo contudo a Situação de Referência e a Análise de Impactes um reduzido desenvolvimento.

A descrição do projecto apresenta algumas lacunas, nomeadamente não é dito qual a área total de aterro a criar e a já criada, a área em terra afecta ao terminal e o volume de aterros que será realizado.

O Estudo não especifica as características dos navios que utilizarão o Terminal. No entanto, dada as condições naturais existentes (fundos superiores a -16m(Z.H.)) este factor não influencia a avaliação de impactes efectuada.

O âmbito do EIA não se encontra definido de forma clara. É apenas referido que a área de estudo foi definida de acordo com a área de influência directa e indirecta do projecto e de acordo com os descritores considerados mais relevantes.

O Estudo não procede a uma adequada avaliação dos impactes decorrentes da construção dos acessos rodoviários e ferroviários ao Terminal.

As principais acções geradoras de impacto ambiental deste projecto correspondem à fase de construção e prendem-se com a exploração da pedreira, transporte de materiais entre a pedreira e a obra, e deposição de materiais para a construção do aterro e molhe.

A Pedreira de Monte Chãos, constitui um elemento fundamental para a concretização deste projecto, dado que fornecerá os materiais pétreos e de aterro necessários às obras. Esta pedreira é adjacente ao Porto, localiza-se na área de jurisdição da APS, está devidamente licenciada, dispõe de um Plano de Recuperação Paisagística, e o seu Plano de Lavra aponta para a disponibilidade dos valores necessários à obra.

6. ANÁLISE ESPECÍFICA DO EIA

GEOLOGIA

As maiores alterações serão resultantes da implantação do molhe com 1100m de extensão e dos aterros a construir (sobre a praia submarina), os quais estão intimamente relacionados com a exploração da pedreira de Monte Chãos. Esta pedreira, contemporânea do início da construção do porto, tem um plano de recuperação paisagístico aprovado. Adicionalmente, e em favor do

projecto, e pela cartografia geológica publicada, não se reconhecem afloramentos ou litologias de elevado valor científico ou económico, associados aos tipos petrológicos a afectar.

HIDROLOGIA

De acordo com o EIA, na área em estudo não existem linhas de água. No entanto, a Norte e a Sul é de referir o Barranco das Caraminheiras e a Ribeira da Junqueira, respectivamente. Desconhece-se a sua localização em relação à área de estudo, ou se as respectivas bacias hidrográficas abrangem áreas afectas ao projecto.

Questiona-se o interesse de apresentar a rede hidrográfica do concelho.

Na avaliação de impactes é referida a afectação de duas valas que desaguam na proximidade do local onde será construído o Terminal e que serão ligeiramente afectadas pela construção dos acessos, o que gerará impactes negativos não significativos

GEOMORFOLOGIA COSTEIRA

Ocorrerão impactes negativos dado que o projecto acentuará a artificialização da linha de costa, construindo um aterro de dezenas de hectares sobre os fundos marinhos adjacentes à orla costeira. No entanto, atendendo a que a geomorfologia costeira do local de implantação do projecto não corresponde à morfologia natural anterior à construção do porto, por o trecho interessado ter servido de vazadouro a anteriores obras do porto de Sines, os impactes não são considerados muito significativos.

MARÉS, AGITAÇÃO MARÍTIMA E REGIME SEDIMENTAR COSTEIRO

A caracterização das marés, agitação e regime sedimentar é diferenciada para cada um dos descritores. Assim, para as marés e agitação marítima o EIA apresenta uma análise adequada. Já a caracterização do regime sedimentar não é totalmente adequada porque não são apresentados valores quantitativos para o trânsito aluvionar costeiro, embora se admita que os trânsitos globais sejam baixos.

As eventuais modificações no padrão local da ondulação resultantes da construção do novo molhe poderão interferir, ainda que de forma ligeira, com os processos sedimentares. Adicionalmente, as profundidades da testa do molho Oeste do Porto inviabilizaram, desde a sua implantação, o trânsito aluvionar de Norte para Sul. A conjugação destas circunstâncias irá

acentuar os balanços sedimentares negativos no trecho costeiro correspondente à praia de S. Torpes e, como consequência, promover o seu sucessivo emagrecimento. Nestas circunstâncias, e para minimizar esta situação propõe-se a injeção de areias (alimentação artificial) na praia de S. Torpes, da ordem dos 500 000m³, a qual deverá ser periodicamente reposta. Os volumes das reposições futuras deverão ser função de estudos de dinâmica costeira e de trânsitos litorais na área de influência do Porto de Sines

USO DO SOLO

Trata-se de um local que tem sido conquistado ao mar pela acção continuada de deposição de terras e materiais pétreos (de várias composições), sem aptidão agrícola ou florestal.

Não existe assim qualquer tipo de solo, mas sim depósito com várias origens.

QUALIDADE DO AR

No que diz respeito à situação de referência considera-se que, de um modo geral, a área de implantação do projecto foi caracterizada de uma forma adequada.

No que respeita à identificação, caracterização e avaliação de impactes, o estudo considera que as principais emissões atmosféricas decorrerão durante a fase de construção, e resultam do manuseamento e armazenamento de materiais pulverulentos e da circulação de maquinaria pesada de transporte afectada à obra.

O EIA considera que os impactes são negativos. Contudo, localizando-se as obras, o estaleiro e a pedreira dentro da área de jurisdição da APS, os impactes serão fracos, temporários e minimizáveis, desde que se adoptem as medidas de minimização.

No que se refere à fase de exploração, os impactes decorrerão essencialmente do correcto funcionamento e manutenção do equipamento necessário à actividade do terminal., não se considerando significativos.

Além das medidas de minimização propostas no EIA deverão ser adoptadas medidas de controlo das emissões decorrentes da laboração das centrais de britagem e betuminoso.

Tendo em conta que o projecto em estudo é a pedreira que irá fornecer o material necessário à obra, se encontram localizados dentro da área de jurisdição do Porto de Sines, conclui-se que, apesar de não ter sido identificado o tráfego expectável, não se prevêem impactes negativos significativos desde que sejam cumpridas todas as medidas propostas.

QUALIDADE DA ÁGUA

A caracterização das superficiais, entendendo-se por estas as águas marinhas, teve como base os dados de qualidade disponíveis no âmbito do Programa de Vigilância da Qualidade da Água em Zonas Balneares.

Foram consideradas as normas de qualidade da água relativas à qualidade das águas para recreio com contacto indirecto e às normas gerais de descarga de águas residuais do Decreto Lei nº74/90 e os parâmetros cujos valores podem ser directamente influenciados pela actividade portuária: parâmetros biológicos, hidrocarbonetos e gorduras. Não foram considerados os metais pesados já que não existem, segundo o EIA, origens potenciais destes poluentes e principalmente os objectivos de uso do terminal não induzirão quaisquer alterações significativas nas concentrações existentes.

Ao nível das águas superficiais e considerando os valores dos parâmetros de qualidade da água para recreio com contacto directo (coliformes fecais e estreptococcus fecais) pode-se inferir que a contaminação de natureza bacteriológica actualmente existente, com origem nas águas residuais urbanas, é bastante importante.

No que se refere aos hidrocarbonetos totais e óleos e gorduras, os valores encontrados estão abaixo dos valores máximos admissíveis, o que segundo o EIA reflecte os "cuidados que têm sido adoptados no Porto de Sines em relação a este aspecto". Por outro lado, são ainda referidos outros aspectos que segundo o EIA também contribuem para a boa qualidade da água, como sejam o facto de ser uma zona muito batida pelo mar e com fundos profundos.

O EIA refere que é possível que ocorra durante a fase de construção uma afectação sensível da qualidade da água a nível local, resultante das acções de enrocamento e construção do molhe e cais, devido à dispersão de partículas sólidas. Este impacte será localizado e de significância reduzida.

Durante a fase de obra ocorrerão outras situações que poderão induzir o agravamento da qualidade da água, nomeadamente derrames acidentais, escorrência de águas pluviais, dragagens, entre outras. Os impactes gerados serão de reduzida significância.

Durante a fase de exploração não se prevê a ocorrência de impactes negativos significativos na qualidade da água, dado que os usos do terminal correspondem apenas à carga e descarga de contentores..

AMBIENTE SONORO

O Estudo refere que a área está inserida na área de jurisdição da APS pelo que o ruído tem origem nas actividades do Porto. Refere também que os receptores mais próximos Monte Marim, Valadrim, Previdência, Monte Estrela, Palhotas e Monte Courela se localizam a mais de 400m, não procedendo contudo à sua localização. Desconhece-se assim qual a distância a que se situam da pedreira.

No decurso da visita ao local constatou-se a existência de uma Escola relativamente próxima da pedreira pelo que o EIA deveria ter analisado esta situação.

O Estudo não procede a uma adequada avaliação de impactes, limitando-se a referir que dada a inserção do Projecto na área Portuária e o seu afastamento de zonas habitacionais, os impactes terão uma baixa magnitude. Não procedendo o Estudo a qualquer estimativa dos tráfegos ou simulação dos níveis de ruído que se poderão verificar, não se considera esta afirmação fundamentada.

Dada a existência de uma Escola próxima da Pedreira, o elevado volume de materiais que serão explorados e a relativamente elevada duração da exploração prevista, deverão ser estimados quais os níveis de ruído que se poderão verificar nos receptores mais próximos e, caso se justifique, implementadas adequadas medidas de minimização.

FACTORES BIOLÓGICOS E ECOLÓGICOS TERRESTRES E MARINHOS

A caracterização dos factores biológicos e ecológicos e os impactes ambientais correspondentes às fases de construção e exploração encontra-se, de um modo geral, correcta. A não representação cartográfica das estações A1 e E1, correspondentes a dois ambientes hidrodinâmicos, constitui excepção.

Segundo o Estudo, os resultados obtidos nas campanhas de amostragem e observação não revelam qualquer valor especial, em termos ecológicos.

Em termos de impactes na fase de construção, o Estudo salienta a ressuspensão de sedimentos, e eventualmente de substâncias tóxicas, devido à deposição de materiais necessária à construção do aterro e molhe. Refere também que a magnitude destes impactes será provavelmente elevada e muito negativa nas zonas adjacentes às soterradas, diminuindo contudo a sua importância com a distância à zona de construção, dada a capacidade dispersora do meio oceânico.

PAISAGEM

O Projecto insere-se numa faixa litoral com paisagem já marcada pela forte intervenção humana.

Na zona de intervenção do projecto, destaca-se: o terminal já construído, o terminal de carvão, o caminho de ferro (ao lado do qual se desenvolverão os novos acessos rodó e ferroviários) e as estradas que alteram a morfologia costeira. São ainda visíveis os aterros (já antigos) destinados ao enquadramento do local de atracagem do Navio Infante D. Henrique, e os depósitos de materiais sobrantes da Pedreira de Monte Chãos.

A área onde se vai intervir, é de média qualidade visual, caracterizada por uma fraca acessibilidade visual, e com relativa capacidade de absorção visual.

Os observadores colocados na EN 120-1, apenas conseguirão visualizar a parte mais afastada da plataforma e o quebra-mar, para além da parte inicial do acesso rodoviário que se ligará ao nó actualmente existente entre a EN 121-1 e a ligação a Sines e de forma esbatida do cabo de Sines ou da Praia de S. Torpes.

A linha da costa onde se insere o projecto, está fortemente alterada, pelo que os impactes neste descritor, traduzem-se essencialmente ao nível da estrutura e valor cénico da paisagem, qualificando-se de negativos, directo permanente e irreversível, mas de reduzida significância e magnitude, dado que a construção do Terminal vai trazer mais algumas intrusões, a somar a uma vasta área muito artificializada. O impacte consiste num aumento (de dimensão significativa) de um porto totalmente construído pelo homem e rodeado de diversos equipamentos e infra-estruturas.

ÁREAS PROTEGIDAS

A sul da área que se destina à construção do Terminal, a cerca de 3 Km, existe o Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV).

Tal como refere o EIA, os impactes negativos associados à construção do Terminal, poderão ocorrer na sequência de eventuais acidentes (derrames de hidrocarbonetos ou águas de lastro) na zona portuária ou envolvente próxima.

Dado o acréscimo significativo de tráfego de navios ao largo do PNSACV, com origem/destino no Porto de Sines, em consequência deste projecto, propõe-se a criação de uma Comissão com carácter operacional, entre a APS e o (PNSACV), que acompanhe os riscos potenciais associados ao aumento de tráfego de navios ao longo do Parque.

PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO E ARQUEOLÓGICO

O EIA não explicita se foi executada a prospecção arqueológica de campo nas diversas áreas a afectar, nomeadamente na área submersa e na área afecta à linha de caminho de ferro. A carta do Património Arquitectónico e Arqueológico não tem indicada a localização do projecto, o que se considera incorrecto.

Face às lacunas ao nível da situação de referência, considera-se insuficiente a avaliação de impactes, em particular durante a fase de construção. Não são apresentadas medidas de minimização.

Considera-se assim que deve ser realizada a prospecção arqueológica da área submersa e a área terrestre afecta ao projecto por um arqueólogo.

Refira-se ainda que a bibliografia apresentada não contempla todas as fontes referidas no texto.

SÓCIO-ECONOMIA

O interesse sócio-económico de evolução de porto industrial para porto industrial e comercial, bem como a complementaridade e equilíbrio no desenvolvimento social e económico do complexo de Sines são os aspectos com maior impacte positivo deste projecto.

A importância do Porto de Sines no contexto nacional e no posicionamento de Portugal nas grandes rotas marítimas, justificam o reforço das suas funções.

ENQUADRAMENTO NOS PLANOS DE ORDENAMENTO E DESENVOLVIMENTO

Tal como refere o EIA segundo a Planta de ordenamento do PDM de Sines, a área de implantação do Projecto está inserida nas "Áreas Afectas ao Porto de Sines" pelo que se enquadra nas perspectivas de Ordenamento do Território.

Ressalta-se ainda o facto do PROTALI e do PDM não regulamentarem a área do projecto. Assim a APS deverá assegurar a visão global de toda a área portuária minimizando todos os aspectos, incluindo o projecto de recuperação da pedreira.

As medidas preconizadas no EIA, consideram-se correctas para um projecto desta natureza,

7. CONSULTA DO PÚBLICO

A Consulta do Público decorreu durante 45 dias úteis, entre 20 de Outubro e 23 de Dezembro de 1998, tendo sido elaborado o respectivo relatório.

No âmbito da Consulta do Público, foram recebidos apenas dois pareceres, provenientes do IGM - Instituto Geológico e Mineiro e do IPPAR - Instituto Português do Património Arquitectónico (Direcção Regional de Évora).

Foi também realizada uma Audiência Pública em Sines, no Salão dos Bombeiros Voluntários de Sines, no dia 9 de Dezembro, onde se registou a presença de cerca de 22 participantes.

Embora tenha sido realizado um relatório da Consulta do Público, entendeu-se ser importante referir no presente parecer algumas das questões apresentadas.

Da análise dos pareceres escritos apresentados e das questões focadas na Audiência Pública, pode concluir-se:

- . Existência de uma fraca participação no processo de Consulta Pública.
- . Emissão de pareceres favoráveis ao projecto da parte das entidades que participaram - IGM e IPPAR.
- . Apresentação de dúvidas por parte dos participantes presentes na Audiência Pública, relativamente aos aspectos que seguidamente se sintetizam:
 - exploração da pedreira e respectivos impactes;
 - impactes gerados nas praias a sul, nomeadamente na de S. Torpes, em consequência da construção do Terminal;
 - perspectivas de criação de postos de trabalho para os sineenses;
 - trajecto dos camiões que transportam materiais para a construção do Porto;
 - tempo de construção, pela incomodidade que vai provocar nas populações.

É de referir que as dúvidas colocadas na Audiência Pública, foram esclarecidas durante o decorrer da sessão.

8. CONCLUSÕES

O processo de AIA, apesar das lacunas do EIA, permitiu a identificação e avaliação dos principais impactes ambientais deste projecto, não se prevendo impactes de significância elevada para a generalidade dos descritores.

Os impactes negativos mais importantes deste projecto verificar-se-ão na fase de construção e decorrerão da extracção e transporte de materiais da pedreira de Monte Chãos, dado o elevado volume destes (cerca de 15 M m³) e far-se-ão sentir ao nível da paisagem e ruído.

Verificar-se-ão ainda impactes importantes ao nível da alteração da linha de costa e paisagem decorrentes da implementação de uma plataforma com dezenas de hectares sobre os fundos marinhos adjacentes à orla costeira.

No entanto, salienta-se ainda que:

- . o projecto em análise insere-se numa área portuária, não colidindo com outros usos da área envolvente;

- . o trecho de costa a afectar não apresenta a morfologia natural, anterior à construção do porto, estando já alterado por ter vindo a servir de vazadouro;

- . não serão afectados importantes valores ecológicos;

- . a existência de fundos naturais de elevadas profundidades não condicionam o acesso de navios de grandes dimensões;

- . este projecto não implica a construção de um canal de acesso ao Terminal;

- . a pedreira de Monte Chãos é adjacente ao Porto.

Perante o exposto considera-se que o projecto do Terminal não causará impactes negativos de significância elevada, relativamente à situação existente, pelo que se propõe a emissão de parecer favorável, condicionado à implementação das medidas de minimização propostas no EIA e às seguintes:

. injeção de areias (alimentação artificial) na praia de S. Torpes, da ordem dos 500 000m³, a qual deverá ser periodicamente reposta. Os volumes das reposições futuras deverão ser função de estudos de dinâmica costeira e de trânsitos litorais na área de influência do Porto de Sines;

. criação de uma Comissão com carácter operacional, entre a APS e o Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, que acompanhe os riscos potenciais associados ao aumento de tráfego de navios ao longo do Parque;

. estimativa dos níveis de ruído que se poderão verificar nos receptores mais próximos da Pedreira, nomeadamente na Escola e, caso se justifique, implementação de adequadas medidas de minimização;

. prospecção arqueológica da área submersa e a área terrestre afectada ao projecto, por um arqueólogo.

. não afectação da plataforma marítima pela construção dos acessos viários ao Terminal.

**COMISSÃO DE AVALIAÇÃO
DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

PROJECTO DO TERMINAL DEFINITIVO DE CARGA GERAL DO PORTO DE SINES

Direcção Geral do Ambiente

Lúcia Maria Pinto Desteira
Otilia Gomes

Instituto da Água

Maria Almeida

Instituto da Conservação da Natureza

Carla Domingos Ângelo

Instituto de Promoção Ambiental

M. Isabel Romão

Comissão de Coordenação da Região Alentejo

Direcção Regional do Ambiente do Alentejo

Alcides Silva

ANEXOS

1. Enquadramento do Terminal na Área Portuária
2. Implantação do Projecto
3. Quadro -Aspectos Comparativos entre as Alternativas

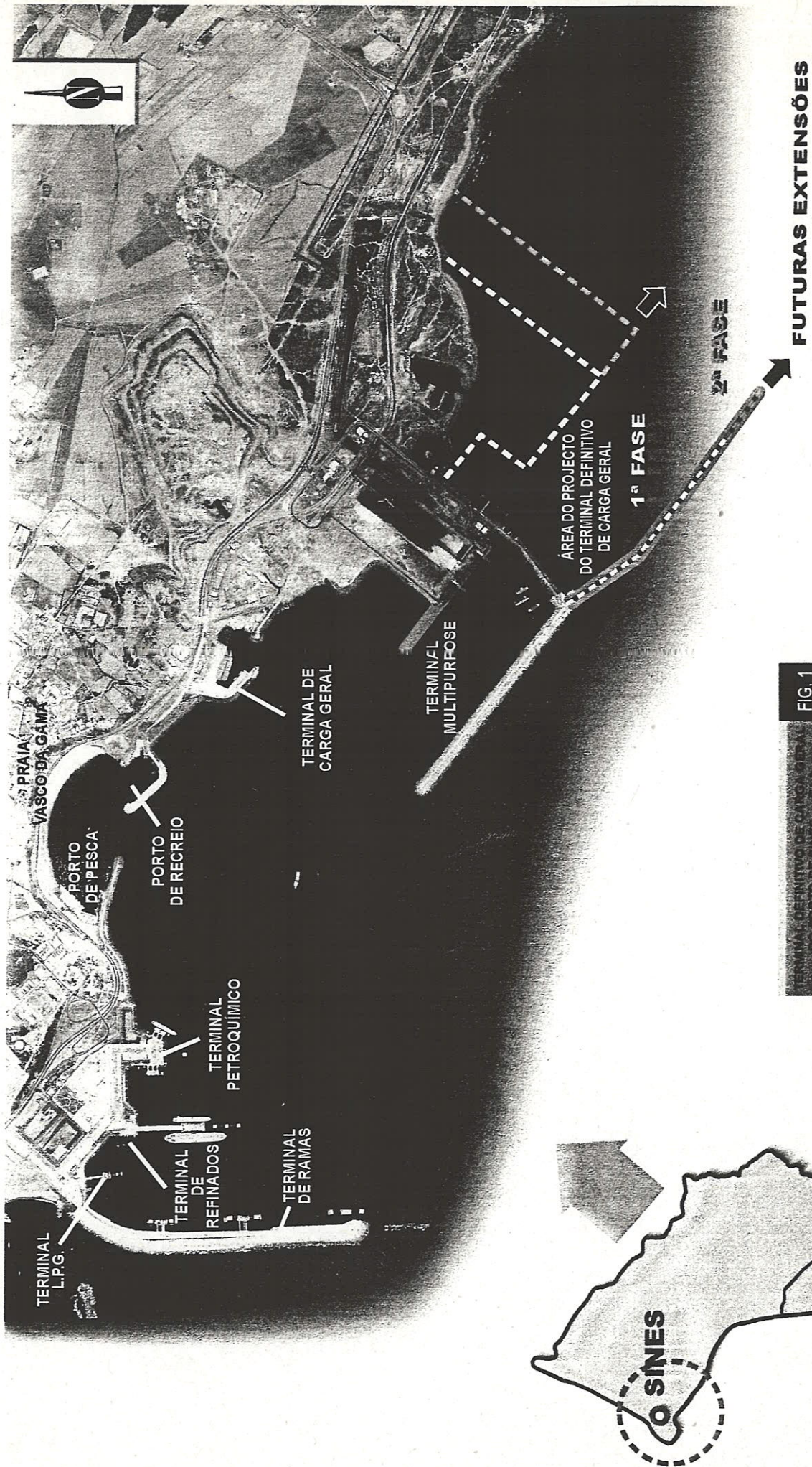
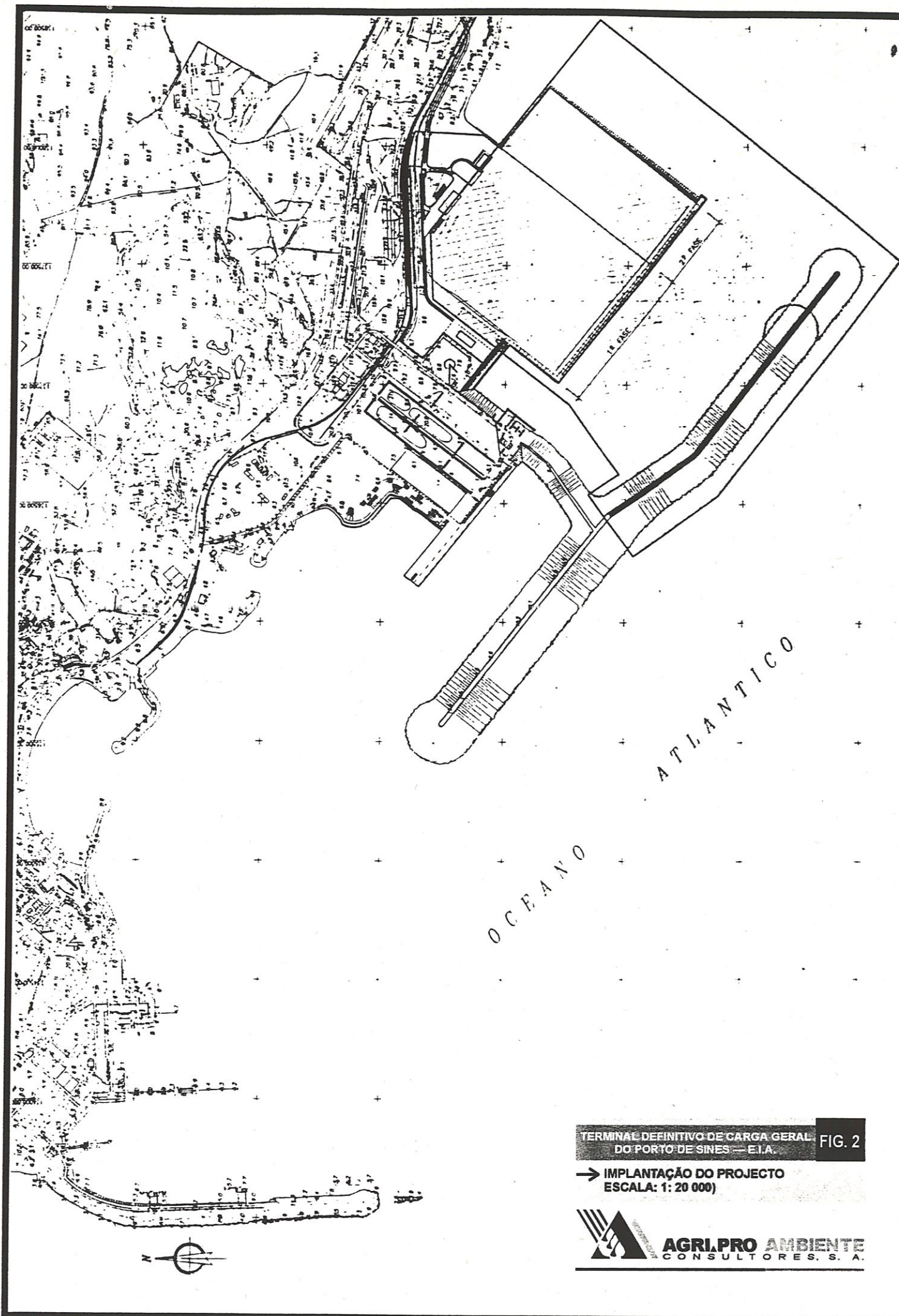


FIG. 1

TERMINAL DEFINITIVO DE CARGA GERAL DO PORTO DE SINES

ENQUADRAMENTO DO TERMINAL NA ÁREA PORTUÁRIA



TERMINAL DEFINITIVO DE CARGA GERAL DO PORTO DE SINES — E.I.A. FIG. 2

→ IMPLANTAÇÃO DO PROJECTO
ESCALA: 1: 20 000)

Quadro I. 1 - Terminal Definitivo de Carga Geral do Porto de Sines. EIA
Aspectos Comparativos entre as Alternativas de Layout

Aspectos comparativos	Alternativa 1B	Alternativa 2	Alternativa 3
Delineamento dos Cais	Extensão ilimitada, em alinhamento recto	Extensão ilimitada, em alinhamento recto	Extensão limitada na 1ª Fase e ângulo de 90° na 2ª Fase
Número de postos de acostagem em 1ª fase	Dois postos para <i>megacarriers</i> mais um posto para <i>feeders</i> e <i>ro-ro</i>	Dois postos para <i>megacarriers</i>	Dois postos para <i>megacarriers</i>
Flexibilidade de posicionamento dos pórtycos de cais	Flexibilidade total	Flexibilidade total	Limitação de transferências
Riscos de movimentos dos navios	Exposição dos cais perpendiculares às ondas: riscos mínimos de <i>roll</i>	Exposição dos cais perpendiculares às ondas: riscos mínimos de <i>roll</i>	Exposição dos cais paralelamente às ondas: riscos maiores de <i>roll</i>
Terminal de Carga de Carvão (TMS)	Mantido, evitando conflitos com o TMS	Retirado para posição muito próxima, com riscos mínimos de conflito com o TMS	Retirado para posição oposta à actual, em conflito com o TMS e com o arranjo previsto para a actual bacia de Leste
Bacia para: - trem naval (reboques e pilotos) - navios <i>feeder</i> e <i>ro-ro</i>	Disponível um posto com 260 m a -12,0 mZH	Não disponível Não disponível	Não disponível Não disponível
Acessos rodo-ferroviários	Fácil inserção nos terraplenos	Fácil inserção nos terraplenos	Mais difícil inserção nos terraplenos
Criação de pontes-cais suplementares ao abrigo do molhe	Possibilidade de mais dois	Possibilidade de mais um	Impossível
Estrutura requerida para o quebra-mar	Idêntica à actual do molhe Leste	Idêntica à actual do molhe Leste	Problemas relacionados com galgamento
Custo estimado (milhões de contos)	1ª Fase: 16,7 2ª Fase: 6,3	1ª Fase: 14,0 2ª Fase: 6,5	1ª Fase: 12,9 2ª Fase: 6,5