

---

**PARECER SOBRE A  
CONFORMIDADE DO EIA**

**Ampliação das Instalações da  
AUTOVILA em Leiria**

Instituto do Ambiente  
Instituto Português de Arqueologia  
Instituto dos Resíduos  
Instituto da Água  
Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território do  
Centro

OUTUBRO de 2002

---

## PROCESSO DE AIA nº 906 AMPLIAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DA AUTOVILA EM LEIRIA

### INTRODUÇÃO

Dando cumprimento ao actual Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, a Direcção Regional do Centro do Ministério da Economia, na qualidade de entidade licenciadora, enviou ao Instituto do Ambiente (IA), para efeitos de procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto de "Ampliação das Instalações da AUTOVILA em Leiria", cujo proponente é a AUTOVILA, .Reciclagem de Resíduos Industriais, S.A .

O EIA apresentado é constituído pelos seguintes elementos:

- 9 exemplares do Relatório
- 9 exemplares do Resumo não Técnico
- 9 exemplares dos Anexos Técnicos
- 1 Projecto de Licenciamento composto por 13 Tomos

Foi também remetido, embora não fazendo parte do EIA, um projecto de Licença Ambiental.

O Instituto do Ambiente, como Autoridade de AIA, ao abrigo do artigo 9º, do referido Decreto-Lei, nomeou *através do Ofício Circular nº 109616 de 2002/10/09* e de nota Interna para a Divisão de Ambiente Atmosférico, a respectiva Comissão de Avaliação, formada pelos seguintes representantes:

Instituto do Ambiente (IA)	Eng <sup>a</sup> Natália Faísco (entidade que preside)
Instituto do Ambiente (DPP ex IPAMB)	Eng <sup>a</sup> Isabel Rosmaninho
Instituto Português de Arqueologia (IPA)	Dr <sup>a</sup> Alexandra Estorninho
Instituto dos Resíduos (INR)	Eng <sup>a</sup> Filomena Lobo e Dr <sup>a</sup> Alexandra Fernades
Instituto da Água (INAG)	Eng <sup>a</sup> Manuela Falcão
Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território do Centro (DRAOT Centro)	Eng <sup>a</sup> Catarina Santiago
Instituto de Ambiente (DAA)	Eng <sup>a</sup> Otilia Gomes

A representação da DRAOT Centro contou também com a colaboração do Dr José Carlos Correia.

### ANÁLISE TÉCNICA DO EIA

Numa análise preliminar efectuada, a CA considera que os documentos apresentados enquadram-se no requerido na Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, o mesmo não acontecendo ao respectivo conteúdo.

De acordo com o Anexo II da Portaria acima referida, o EIA deve ser composto por: Resumo Não Técnico (RNT), Relatório Síntese (RS), Relatório Técnico quando necessário e Anexos. Neste caso os volumes do EIA em avaliação seguem esta orientação, pelo que se considera que a estrutura apresentada no EIA condiz com o indicado na referida Portaria.

Em termos de conteúdo é referido na Portaria, que o mesmo terá de estar adaptado à fase considerada (anteprojecto, estudo prévio ou projecto de execução), pelo que, analisando-se o EIA, verifica-se que o mesmo nem sempre apresenta o desenvolvimento necessário para servir de base à predição de impactes, apresentando lacunas graves, que a seguir se discriminam.

## **I - Introdução**

O EIA refere que entre 1995 e 2000 verificou-se a publicação de vários diplomas legais, tendo a AUTOVILA desenvolvido intensa actividade com vista à regularização da sua situação, o que no entanto não conseguiu, apesar das inúmeras correspondências e múltiplas reuniões com a DRE Centro, com a DRAOT Centro, com o Instituto dos Resíduos e com a Direcção Geral do Ambiente.

Apesar da abordagem preliminar feita aos antecedentes das instalações o estudo em análise não clarifica quais os aspectos legais que não permitiram a sua legalização. Esta pode estar associada à desconformidade com as figuras de gestão territorial, de que é exemplo o PDM, e que o EIA identifica na avaliação de impactes especificamente no descritor Ordenamento do Território como eventualmente ser devida a questões específicas relacionadas com a gestão dos resíduos industriais, ou outras, relacionadas com os impactes resultantes da actividade sobre o meio natural.

Neste contexto o estudo refere também que a AUTOVILA foi comprada por um grupo multinacional – SARP Industries/Vivendi, o qual se dispôs a realizar investimentos expressivos não só no sentido de corrigir situações ambientais antigas como também no sentido de adoptar um conjunto de tecnologias avançadas que podem dar um contributo importante para resolução de uma parte do problema dos resíduos em Portugal.

Ao longo do EIA não estão definidas quais as situações ambientais a resolver, não sendo possível verificar quer pela caracterização da situação de referência, quer pela descrição do projecto, ou até mesma a nível da avaliação de impactes, se as situações já foram resolvidas ou se ainda estão por resolver e se estão associadas às actividades da AUTOVILA, quando esta iniciou a sua actividade em 1994, e se é através da ampliação que se pretende resolver as mesma, ou se a ampliação tem por objectivo solucionar através de tratamento e/ou valorização a situação de outro tipo de resíduos que actualmente não são sujeitos a tratamento, e não estão relacionados com as actividades iniciais da AUTOVILA.

## **II – Objectivos e Justificação do Projecto**

No âmbito da justificação do projecto, o EIA não aprofunda ou clarifica qual o contributo da ampliação sujeita à presente avaliação face ao panorama da gestão dos resíduos em Portugal.

Embora o objectivo do estudo seja avaliar o projecto de execução da ampliação das instalações da AUTOVILA, verificou-se pela análise do estudo que o objectivo a atingir é mais alargado.

Este facto é evidenciado nos objectivos e justificação do projecto, onde é referido que o EIA incidiu sobre todas as instalações existentes na AUTOVILA, e sobre o Projecto de Execução das novas instalações e Operações pretendidas pela AUTOVILA e que no global a dotarão para tratar os resíduos de diversas tipologias.

Não foi apresentada a conformidade com todos os instrumentos de gestão territorial em vigor. Verificou-se que o projecto não está em conformidade com o PDM de Leiria, apesar de terem sido efectuadas diligências para ultrapassar a situação, no entanto o estudo não analisou a conformidade com os Planos de Bacia Hidrográfica do Mondego e do Lis, já publicados.

### **III - Descrição do Projecto**

A descrição do projecto, tal como os objectivos do projecto, não é clara, no que respeita às ampliações efectivamente pretendidas.

È apresentado uma planta à escala 1/6000, onde se vislumbra a área ocupada no início da Actividade e área de ampliação, são também indicadas as principais instalações /equipamentos da unidade fabril da AUTOVILA, e respectivas operações aquando do seu início. Esta informação é completada com uma planta à escala 1/1000 com, as instalações da AUTOVILA, aquando do início da sua actividade.

Posteriormente, num sub- capítulo designado por “Instalações actuais e expansão para novas actividades”, é apresentado um quadro geral com a distribuição da área total da Autovila, sem clarificar quais as áreas existentes e quais as que irão ser ampliadas.

Contudo o EIA apresenta também uma listagem das actividades a desenvolver após a expansão e indicando quais as realizadas anteriormente na totalidade ou parcialmente e quais as novas, que existirão com a expansão da AUTOVILA. A informação é apoiada por uma Planta de Implantação Geral da Autovila, S.A com o projecto de ampliação das instalações, sem qualquer escala.

Assim quando se cruza a informação, constata-se que o proponente não pretende apenas uma ampliação das instalações, mas também uma reformulação das instalações existentes. Face à informação prestada não é perceptível qual a situação actual existente e qual a situação final da pretensão em análise.

Assim não estando perfeitamente definidas e clarificadas as acções a implementar com o presente projecto de execução, não é possível prever com exactidão os impactes resultantes destas, e propor as eventuais medidas de minimização. A descrição deficiente do projecto de execução compromete a avaliação de impactes e adopção de medidas de minimização e respectiva implementação de Planos de Monitorização.

O EIA deve por isso apresentar informação detalhada sobre a situação de referência, isto é definição clara das actividades da instalação da AUTOVILA- Reciclagem de Resíduos Industriais, S.A ., já detentoras de licenciamento.

Representação esquemática da situação de referência face ao conjunto das instalações da AUTOVILA.

Identificação dos parâmetros a controlar aquando da admissibilidade dos resíduos, nomeadamente, óleos usados, águas químicas e lamas, bem como o correspondente *out put* após sujeição ao tratamento preconizado.

Clarificação dos procedimentos operativos a que são sujeitos os resíduos de pilhas, baterias de chumbo, filtros de óleo e lâmpadas fluorescentes na unidade designada como “Unidade de Tratamento de Taras e Embalagens”

O EIA descreve cada uma das unidades de tratamento da AUTOVILA, verificando-se que muita da informação apresentada não é clara nem adequada à fase de Projecto de Execução.

A título de exemplo refira-se a Unidade de Tratamento de Águas Químicas (UTAQ), que é uma nova unidade a implementar. Nesta unidade, segundo o EIA, o tratamento depende das características físico-químicas das águas a tratar, e é em função da sua composição que se define os produtos a adicionar e respectivos doseamentos para garantir um grau de tratamento adequado, e respectiva remoção ou retenção de contaminantes específicos.

No entanto não é apresentada a composição físico –química das águas, antes e após o tratamento, nem a composição dos subprodutos gerados, e respectivo destino.

Apesar desta falha de informação, é no entanto perceptível que, na UTAQ, as águas com crómio hexavalente são submetidas a um processo de redução por acidificação e que após total redução, as águas são neutralizadas com leite de cal promovendo a precipitação do crómio.

Ainda de acordo com o EIA a Unidade de Tratamento de Lamas destina-se a tratar, entre outras, as lamas provenientes da unidade de tratamento de águas químicas, e requer que seja feita uma análise prévia de admissão de resíduos para excluir a existência de diversos compostos/substâncias, entre as quais o crómio hexavalente.

Os aspectos acima mencionados permitem concluir que, o funcionamento deficiente da unidade de águas químicas pode comprometer o funcionamento da unidade de tratamento de lamas, o que em ultimo caso se poderá traduzir na necessidade de conduzir a destino diferente as lamas produzidas, que se repercutirá na previsão e avaliação dos impactes. Para os potenciais impactes gerados com esta situação , existirão eventualmente medidas de minimização e planos de monitorização específicos.

De igual modo alterações no funcionamento da UTAQ, implicarão um efluente com características diferentes, e que em função do destino final, seja ele um meio receptor ou outra ETAR, originará impactes diferentes.

A estabilização das lamas é feita mediante a adição às lamas de um produto reacional, designado por co-produto- cujo volume varia consoante as características do resíduo e do destino que se pretende dar a este. No entanto apesar de estarmos em Projecto de Execução, o EIA, não define o co-produto, não caracteriza a composição das lamas nem o destino final.

Não se compreende o porquê das unidades de tratamento biológico preconizadas para o tratamento de águas químicas, e por outro lado a existência de duas fossas sépticas e respectivos poços absorventes para os efluentes resultantes, supostamente das instalações sanitárias (conforme peça desenhada dos anexos).

Não está justificada e clarificada a necessidade de conduzir as águas químicas tratadas a uma ETAR licenciada. Não se percebe qual é o objectivo que se pretende atingir com esta acção.

A descrição deficiente do projecto, condiciona a correcta caracterização da situação de referência, e a previsão e avaliação de impactes.

O estudo faz uma abordagem das fases de construção e exploração, mas nada refere sobre a desactivação do projecto.

O EIA tem que descrever e quantificar todos os materiais utilizados e produzidos, incluindo as matérias primas secundárias e acessórias substâncias utilizadas e produzidas e também tem que descrever e quantificar os efluentes, resíduos e emissões, nas fases de construção, funcionamento e desactivação para os diferentes meios físicos.

O presente Projecto de Execução, implica também a desmatagem e terraplanagem, e respectivo transporte a destino final dos produtos sobrantes, no entanto não foram quantificados os volumes em causa, nem indicados os destinos finais dos mesmos. Esta situação está relacionada com a previsão e avaliação de impactes a nível de geologia e geomorfologia e eventualmente sócio-economia. Assim dado que o EIA não a caracterizou, também não avaliou os respectivos impactes e nem propôs medidas de minimização adequadas.

#### **IV - Caracterização do ambiente afectado pelo projecto**

No que diz respeito à situação de referência considera-se que o EIA apresenta erros e lacunas graves.

Um dos aspectos mais importantes prende-se com o facto de serem utilizados descritores para caracterizar a situação de referência que não foram referidos na evolução da situação de referência sem projecto, nem foram utilizados para avaliar os impactes do projecto.

Um outro aspecto é o facto do EIA, considerar que a área de estudo é variável, de acordo com a vertente ambiental em análise, e depois em cada vertente não está definida a área de estudo em causa. Assim, deve o EIA definir a área de estudo para cada descritor e indicar a metodologia usada para definir esta área, bem como utilizar escalas adequadas para representar as áreas em questão, face ao tipo e dimensão do projecto.

A situação de referência deve diagnosticar o estado do ambiente actualmente existente nas várias componentes (natural e social). Toda a informação utilizada para caracterizar a situação de referência deve ser usada para prever e avaliar os impactes resultantes do projecto já implementado e da ampliação da AUTOVILA. Assim sem prejuízo de outros aspectos considerados importantes devem ser especificamente revistos, abordados e/ou clarificados os seguintes aspectos:

Informação detalhada sobre a situação de referência, isto é definição clara das actividades da instalação da AUTOVILA - Reciclagem de Resíduos Industriais, S.A ., já detentoras de licenciamento e existentes, existentes e não licenciadas e a construir.

Representação esquemática da situação de referência face ao conjunto das instalações da AUTOVILA.

Relativamente aos descritores, salienta-se entre outros, os seguintes aspectos:

### **Geologia, Geomorfologia e Hidrogeologia**

Indicar e justificar se foi realizado reconhecimento, através de trabalho de campo para confirmar as informações constantes da referência bibliográfica.

Indicar e justificar se foram executados trabalhos de prospecção geológica e geotécnica, para caracterizar o local, e quais as eventuais conclusões a retirar destes trabalhos, com importância para o projecto em questão.

Esclarecer e clarificar as seguintes informações do EIA referentes à hidrogeologia (pág IV-4):

As formações Pliocénicas apresentam intercalações argilosas que lhes confere baixa aptidão aquífera, e como tal a sua vulnerabilidade à poluição é reduzida; Foi detectada contaminação com nitratos no furo, aquando da sua conclusão, supostamente devido à camada argilosa não ser de carácter contínuo.

Caracterizar, à escala macro e micro, previamente definida, o sistema aquífero existente no local. A caracterização deve incidir, entre outros, sobre a produtividade dos aquíferos, vulnerabilidade à contaminação, recarga face ao tipo de formações litológicas existentes e ao tipo de escoamento passível de ocorrer.

Caracterizar a actividade Neotectónica da falha, existente na área do projecto, bem como quais os impactes passíveis de ocorrer, face à caracterização feita. Justificar como foram acautelados no dimensionamento do projecto, os aspectos de caracterização.

Caracterizar a actividade sísmica da falha, uma vez que a zona é considerada como zona de risco sísmico médio- grau B.

Os aspectos utilizados para caracterizar a situação de referência devem ser utilizados para prever e avaliar os impactes do projecto.

Qual a fonte bibliográfica utilizada para justificar a ausência de Monumentos Geológicos.

### **Climatologia**

Quais os eventuais impactes do projecto sobre o descritor climatologia.

---

## **Recursos Hídricos**

Caracterização físico-química actual da qualidade das linhas de água.

Inventário das fontes poluidoras, locais de descarga.

Usos da água.

Em caso de avaria das várias unidades de tratamento qual o destino dos efluentes.

Inventário das captações particulares e públicas na área do projecto e na envolvente e esclarecimento se os perímetros de protecção já estão implementados no caso de existirem captações de abastecimento público.

Caracterização hidráulica (profundidades, posição dos ralos, produtividades e níveis hidroestáticos e hidrodinâmicos) e hidroquímica das captações inventariadas (furos, poços etc...).

Deverá esclarecer se o furo de captação referido se encontra licenciado e se foi atribuída a licença de exploração pela DRAOT-Centro, devendo ser apresentado o relatório final da Firma Construtora do furo.

Deverá ainda, ser esclarecida qual a formação litoestratigráfica aquífera captada pelo furo existente.

Caracterização das águas subterrâneas no que se refere à sua qualidade físico-química e níveis piezométricos actuais.

Deverá também ser apresentado o Plano de Monitorização para os aquíferos subterrâneos.

Apresentar Projecto dos piezómetros os quais devem estar de acordo com a posição actual dos níveis hidroestáticos e hidrodinâmicos existentes no local.

## **Qualidade do Ar**

No sentido de uma melhor percepção das unidades de tratamento de emissões gasosas geradas nas instalações da AUTOVILA, será necessária uma descrição mais pormenorizada dos sistemas de tratamento em causa, uma vez que a apresentada levanta algumas questões, nomeadamente:

quais as eficiências dos sistemas de tratamento;  
quais as emissões previstas de poluentes atmosféricos;  
qual a finalidade da existência de 2 chaminés para cada sistema de tratamento, com alturas diferentes no caso da LCH03 (20 e 31 metros), LCH04 (31 e 25 metros) e LCH05 (16 e 25 metros).

Explicação da nota de rodapé do quadro V-8 apresentado na página V-52 do EIA “\* - Altura medida a partir do nível do solo na base da chaminé de alvenaria (LCH01)” relativamente á chaminé LCH03 do lavador de gases de tratamento de águas químicas.

Apresentação de mais informação relativamente à chaminé de exaustão da inertização, com 3 metros de altura, apresentada no quadro A-II-VIII do volume Anexos técnicos.

Relativamente às caldeiras é necessário apresentar informação sobre o consumo de combustível e a capacidade térmica de cada uma, bem como as emissões previstas após o consumo adicional de 25% de combustível (óleos usados)

Apresentar informação que permita verificar o cumprimento do estipulado nos artigos 22º e 24º do Decreto-Lei nº 352/90, de 9 de Novembro, em termos das características e dimensionamento das chaminés existentes/previstas para a unidade em questão.

Apresentar os valores previstos de emissão de poluentes atmosféricos para as várias fontes, uma vez que no EIA apenas são apresentados os valores de emissão previstos para o H<sub>2</sub>S da fonte LCH02 e HCl, H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub> e HCN da fonte LCH03.

Apresentar informação que permita verificar o cumprimento do disposto no Decreto-Lei 352/90, de 9 de Novembro e Portaria 286/93, de 12 de Março, no que se refere às condições e periodicidade de emissões atmosféricas, para os poluentes a monitorizar.

## **Ruído**

Apresentar os cálculos efectuados na previsão dos níveis sonoros.

## **Ordenamento do Território e Sócio Economia**

Completar a informação sobre o ordenamento do território, tendo em conta os Planos de Bacia do Mondego e do Lis.

## **Caracterização da situação de referência na ausência do projecto**

Relativamente á caracterização da evolução previsível do Estado Actual do Ambiente, na ausência do projecto, destaca-se a necessidade de o EIA clarificar a noção de “área de potencial influência da unidade industrial”, (pág IV-41 do EIA).

Deverá também, justificar na projecção da situação de referência sem projecto, a ausência de análise de alguns descritores utilizados para caracterizar a situação de referência.

## **V – Impactes Ambientais e Medidas de Mitigação**

Não estando devidamente descrito o projecto, com identificação de todas as acções , não é possível avaliar correctamente os impactes do projecto, o que certamente compromete a avaliação de impactes e a fundamentada tomada de decisão

Toda informação usada para caracterizar a situação de referência, deve ser utilizada para prever a sua evolução sem projecto e para prever e avaliar os impactes do projecto.

O EIA não faz qualquer análise dos impactes cumulativos do AUTOVILA, anteriormente existentes e de outros projectos na envolvente, existentes ou previstos, tornando-se esta análise indispensável face à já existência de algumas actividades da AUTOVILA e outros projectos envolventes, existentes ou previstos.

Deve ser avaliada a eventual contaminação de solos e/ou águas subterrâneas na sequência do desmantelamento do reservatório de gasóleo.

Relativamente aos riscos o EIA deve:

Apresentar os perigos associados às substâncias químicas perigosas que são transportadas e manuseadas nas supracitadas Instalações AUTOVILA.

Sobre essas substâncias deve constar do EIA a informação seguinte:

Informação da toxicidade;  
Limites de exposição permissíveis;  
Dados físicos;  
Dados de corrosividade;  
Dados sobre estabilidade térmica e química, e  
Efeitos perigosos de inadvertentes misturas de diferentes materiais que possam previsivelmente ocorrer.

Para os processos químicos difíceis de avaliar ou analisar podem ser desenvolvidos em conjunção com a análise de perigos do processo, com o detalhe suficiente, como suporte.

Relativamente ao equipamento usado nas Instalações devem referir-se:

materiais de construção;  
“pipelines” e diagramas de instrumentação;  
classificação eléctrica dos sistemas;  
bases de projecto geral e de projecto de sistema relevantes;  
projecto dos sistemas de ventilação;  
códigos e normas base de projecto;  
balanço energéticos; e,  
sistemas de segurança.

Em função do atrás referido, o EIA deve apresentar de forma sistemática a metodologia usada na análise de risco e demonstrar que os limiares de risco obedecem ao princípio de ALARP (as low as reasonably practicable). Para tal, o EIA devia considerar, tanto para a fase de construção como exploração, as etapas seguintes:

- (a) Identificação de Perigos, que deve ser mais aprofundada.
- (b) Avaliação da Severidade dos Perigos –elaborar matrizes de aceitabilidade do perigo, com base em estimativas de frequências, e magnitudes de eventos perigosos e severidade das suas consequências, tais como morte, ferimentos graves, ferimentos menores, danos de propriedade graves, contaminação de solos, água superficial e aquíferos, e infracções ao Manual de Segurança da Empresa. Não identifica nem estabelece limites de aceitabilidade para os perigos.

- (c) Tomadas de Decisão quanto aos Perigos- definir graus de incerteza e prever tomadas de decisão quanto a acções correctivas para perigos considerados inaceitáveis através de medidas de controlo adicionais, ou medidas mitigadoras, de modo a reduzir a frequência de ocorrência de acidentes ou a severidade das suas consequências, incluindo respectiva cenarização para avaliação de impactes potenciais.
- (d) Apresentar planos de monitorização na fase de construção, não só a nível de resíduos gerados como também para análise dos meios e processos construtivos adoptados e suas implicações com a envolvente, e, na fase de exploração, para testar sistemas de segurança e de transporte interno nas Instalações Ampliadas, e registar todas as anomalias verificadas, que possam desencadear incidentes ou acidentes potencialmente perigosos, de modo a serem incluídas recomendações ou medidas de controlo adicionais a nível de projecto de execução, durante a construção da obra ou na sua fase de exploração, no Manual de Segurança da Empresa.

Apresentar suncintamente, um Plano de Emergência para a fase de construção, além da actualização prevista do Plano de Emergência para as Instalações após a Ampliação.

Toda a informação referenciável geograficamente deverá acompanhar o EIA, entre outros, os potenciais geradores de resíduos perigosos, e transportadores, respectivos trajectos preferenciais, e fluxos de transportes por ano.

Deve ser apresentado no EIA, como aditamento, o respectivo Manual de Segurança da Empresa, para ser avaliado relativamente à manutenção, inspecção, ensaios, e operações realizadas nas Instalações, assim como o treino dado ao pessoal, referindo a legislação, códigos, normas, boas práticas de engenharia de uso mais geral, e as específicas para a referida actividade.

### **Anexos Técnicos**

Apresentar Planta das instalações com a situação das infra-estruturas actualmente existente.

Apresentar Planta das instalações com a situação final das infra-estruturas.

As plantas específicas entregues, concretamente, Planta de Implantação Geral, Rede de Águas de Pavimento, Rede de Águas Pluviais, Rede de Águas Residuais Industriais e Rede de Águas Residuais Domésticas, devem ser corrigidas, usando grafismo adequado e destacável das edificações

Todas as peças desenhadas devem estar cotadas e indicar pontos de referência comuns.

### **Resumo Não Técnico**

Este documento reflecte as lacunas identificadas ao nível do EIA, pelo que deverá ser revisto em função da análise apresentada neste parecer.

## Elementos do Projecto

Apresentar Memória Descritiva dos Trabalhos que vão ser executados, bem como as respectivas peças desenhadas.

## VI - Conclusão

O EIA não permite atingir os objectivos fundamentais da Avaliação de Impacte Ambiental, expressos no artigo 4º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, nomeadamente obter uma informação integrada dos possíveis efeitos indirectos sobre o ambiente, avaliar os impactes ambientais significativos decorrentes do projecto com vista a aferir a eficácia das medidas destinadas a evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos.

Os conteúdos do EIA não cumprem o conteúdo mínimo do EIA nem as normas técnicas para a estrutura do estudo de impacte ambiental, constantes do anexo II da Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril.

Não existindo uma descrição coerente e suficiente do Projecto, não é possível a identificação e a avaliação dos impactes relativos às acções da sua implementação. Por outro lado, sem a correcta identificação e avaliação dos impactes, não é possível propor medidas de minimização eficazes.

Assim, considera-se que o EIA não permite suportar o presente procedimento de avaliação de impacte ambiental

Pelo exposto a CA, por maioria, considera que deverá ser declarada a **desconformidade do EIA apresentado**, o que determina o encerramento do processo de AIA de acordo com o disposto no ponto 6 do Artigo 13º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio.

## A COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

INSTITUTO DO AMBIENTE



Natália Faísco



Isabel Rosmaninho

INSTITUTO DO AMBIENTE

*Otilia Gomes*

Otilia Gomes

DIRECÇÃO REGIONAL DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO  
TERRITÓRIO DO CENTRO

*Baísco*

*P'* Catarina Santiago

INSTITUTO DA ÁGUA

*Manuela Falcão*

Manuela Falcão

INSTITUTO DOS RESÍDUOS

Filomena Lobo

Alexandra Fernandes

INSTITUTO PORTUGUÊS DE ARQUEOLOGIA

*Alexandra Estorninho*

Alexandra Estorninho