

Parecer da Comissão de Avaliação

**Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
AIA3009(RECAPE)**

Terminal Vasco da Gama (Terrapleno)

Agência Portuguesa do Ambiente

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, IP

Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, IP

Património Cultural, IP

Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos

Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves/Instituto Superior de Agronomia

Índice

1.	INTRODUÇÃO	1
2.	ANTECEDENTES	2
3.	DESCRIÇÃO DO PROJETO	6
4.	APRECIÇÃO DO RECAPE E REAVALIAÇÃO DE IMPACTES	11
5.	CONSULTA PÚBLICA	22
6.	CONCLUSÕES	30

Anexo I – Esboço Corográfico e Implantação do Projeto de Execução sobre fotografia área

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, foi submetido no Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente – Módulo de Licenciamento Único Ambiental (processo PL20260224001559), para procedimento de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução, o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da “Terminal Vasco da Gama (Terraplano)”. O proponente do projeto é a Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS), a qual é também a entidade licenciadora.

O projeto enquadra-se na alínea b) do n.º 8, do Anexo I do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

A APA, na qualidade de Autoridade de AIA, remeteu a documentação submetida no SILiAmb à Comissão de Avaliação (CA), nomeada no âmbito da avaliação em fase de Estudo Prévio (EP), constituída pelas seguintes entidades: APA; Património Cultural, IP (PC); Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, IP (CCDR Alentejo); Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, IP (ICNF); Laboratório Nacional de Energia e Geologia, IP (LNEG); Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM); Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP); e, o Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves/Instituto Superior de Agronomia (CEABN/ISA). O LNEG não nomeou técnico.

Foram nomeados, pelas entidades acima referidas que integraram a CA, os seguintes representantes:

- APA/DAIA – Eng.ª Dora Beja e Eng.ª Ana Margarida Augusto.
- APA/DCOM – Eng.ª Rita Cardoso.
- APA/DGA – Eng.ª Margarida Guedes.
- APA/ARH Alentejo – Dr.ª Liliana Guiomar
- CCDR Alentejo – Dr Pedro Coelho.
- PC – Dr. Adolfo Martins.
- DGRM – Eng.ª Alexandra Dias e Eng.ª Margarida Nunes.
- FEUP – Eng. Aires Colaço.
- ICNF – Dr.ª Idália Sebastião.
- CEANB/ISA – Arq.ª Pais. Rita Herédia.

Em alinhamento com o Plano Estratégico e o planeamento físico do Porto de Sines, a APS reprogramou o faseamento de execução do futuro Terminal Vasco da Gama de 2 para 4 Fases, sendo que o RECAPE em avaliação incide exclusivamente sobre a atual Fase 1, correspondente ao terraplano que constitui a infraestrutura de base para a posterior implementação das fases subsequentes, nomeadamente as necessárias acessibilidades terrestres que constituem a Fase 2 do TVG.

A elaboração do Projeto de Execução foi da responsabilidade do consórcio formado pelas empresas *Edgar Cardoso e Tecnofisil*, e o RECAPE da empresa *AGRI-PRO AMBIENTE Consultores, S.A.*, tendo sido elaborado no período compreendido entre setembro de 2025 e janeiro de 2026, acompanhando o desenvolvimento do projeto de execução.

A metodologia de avaliação adotada pela CA contemplou a análise do Projeto de Execução e a avaliação da sua conformidade ambiental, de acordo com as disposições do artigo 20º do RJAIA, incluindo a promoção de um período de Consulta Pública e análise dos respetivos resultados.

2. ANTECEDENTES

▪ Procedimento de AIA do Estudo Prévio do Terminal Vasco da Gama

O projeto do Terminal Vasco da Gama (TVG) foi objeto de procedimento de avaliação de impacto ambiental (AIA) (AIA n.º 3009), em fase de Estudo Prévio, o qual terminou a 28 de dezembro de 2018 com a emissão de uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada. A validade da DIA foi posteriormente prorrogada até 28 de dezembro de 2026.

O projeto em fase de estudo prévio, que foi objeto de DIA incluía um novo terminal de contentores e envolvia a construção em simultâneo ou em duas fases, de uma frente de acostagem com aproximadamente 1 378 m de comprimento, destinada à carga e descarga de contentores, constituída por uma estrutura de acostagem (incluindo cais de acostagem, com soluções alternativas) e por um terraplino (e respetivas retenções marginais de proteção), onde se desenvolveria o parque de contentores e de um quebra-mar destacado com 1 200 m (também com soluções alternativas):

- Fase 1 – previa-se uma estrutura acostável com 1 015 m de desenvolvimento, considerando uma capacidade de referência de 2 milhões de TEU/ano.
- Fase 2 – previa-se o prolongamento de 363 m da estrutura acostável da Fase 1, totalizando as duas Fases 1 378 m, considerando uma capacidade de referência final de 3 milhões de TEU/ano.

Desta forma, o projeto do Terminal Vasco da Gama era composto pelas seguintes componentes:

- Terrestres:
 - Terraplenos: áreas de localização do parque de contentores e área logística, incluindo edifícios, equipamentos, circulação de pessoas e de mercadorias e redes técnicas. Teria uma área de cerca de 89 ha na Fase 1 e na fase final uma área total de 116,5 ha. O aterro seria construído com materiais provenientes da pedreira de Monte Chãos. O volume total previsto seria de 12 Mm³, para a Fase 1 e de 5 Mm³, para a Fase 2. Suportaria a Zona do terminal de contentores e a rede viária de acesso.
 - Retenções marginais: estruturas de contenção do terraplino e de transição da sua cota para os fundos marinhos.
 - Estrutura de acostagem: incluía cais de acostagem do navio de projeto ($\geq 18\,000$ TEU) e que serviria de apoio aos pórticos de movimentação dos contentores de e para o navio de projeto, num total de 1 377,60 m (1 014,6 m na Fase 1 e 363 m na Fase 2). Teria as seguintes características: cota de coroamento do cais: +7,00 m (ZH); e cota de serviço na frente de cais: -20,00 m (ZH). Apresentava duas soluções alternativas: Solução 1: cais em caixotões prefabricados com prisma de alívio no tardo; e Solução 2: cais em tabuleiro betonado *in situ* apoiado em estacas moldadas de betão armado.
- Marítimas:
 - Obra de proteção: quebra-mar destacado, que permitiria o desenvolvimento das atividades inerentes à movimentação de contentores. Apresentava 2 soluções alternativas (com a mesma extensão, 1 200 m e alinhamento): Solução 1A: quebra-mar em taludes e cabeça tronco-cónica; e, Solução 1B: quebra-mar misto com cabeças tronco-cónica.
 - Bacia de manobra: área para as manobras de atracação e saída do navio de projeto do cais acostável do terminal de contentores, com condições de área e cota de fundo compatíveis.
 - Bacia de acostagem: área ao longo da estrutura de acostagem que garantia condições de segurança para o navio fundeado. Entre a frente de acostagem e o quebra-mar destacado encontrar-se-ia o canal com uma largura total de cerca de 455 m, dos quais 330 m são completamente livres, sendo o restante destinado à bacia de acostagem dos navios porta-contentores.
 - Dragagens de cerca de 560 000 m³ para o estabelecimento das respetivas bacias de manobra e de acostagem.
- Acessibilidades terrestres:
 - Ligação rodoviária: com uma extensão de cerca de 600 m compreendidos entre a Rotunda 1 (a implantar na EN120-1) e a Rotunda 2 (pertencente ao futuro Terminal Vasco da Gama); compatível com velocidades de 70 km/h; Perfil Transversal Tipo: largura: 21,60 m; duas faixas de rodagem com 7,00 m de largura, com duas vias de 3,50 m cada; duas bermas direitas com 2,50 m de largura cada; duas bermas esquerdas com 1,00 m de largura; e, separador de 0,60 m de largura.

- Ligação ferroviária: faria a ligação do Terminal Vasco da Gama pela linha de reversão existente do Terminal XXI até ao seu feixe de receção/expedição, complementada com uma linha de inversão; velocidade máxima de circulação de 50 km/h; largura: 4,61 m em perfil de aterro e 5,61 m em perfil de escavação.

O prazo global de construção estimava-se em 60 meses para a Fase 1 e em 24 meses para a Fase 2. Prevvia-se que a Fase 2 tivesse início cerca de 10 anos após o início da operação de exploração da Fase 1.

Transcreve-se de seguida parte das Razões de facto e de direito da DIA emitida, de forma a demonstrar os aspetos críticos, nessa data identificados, e que fundamentaram a decisão favorável condicionada ao estudo prévio do TVG:

“Dado que os aspetos críticos que fundamentaram a anterior proposta de decisão desfavorável reportavam-se na sua maioria aos potenciais impactes do projeto sobre os valores ecológicos, o resultado dessa análise suportou-se essencialmente na pronúncia do ICNF.

Em resultado, e considerando os elementos apresentados nas fases de audiência de interessados, conclui-se o seguinte:

1. Quanto à desconformidade de parte da implantação do projeto com o regime aplicável do Regulamento do POPNSACV, designadamente com o n.º 3 do art.º 79.º do respetivo Regulamento, relativamente à compatibilização com outros usos secundários, os esclarecimentos apresentados e as medidas de minimização propostas dão genericamente resposta às preocupações identificadas, sem prejuízo da sua melhor especificação e densificação em sede de RECAPE.

No que respeita à integridade dos ecossistemas, os elementos apresentados e o conhecimento disponível na academia são suficientes para permitir concluir pela inexistência no local de habitats e espécies relevantes, pela baixa probabilidade de afetação das áreas marinhas com estatuto de maior proteção, e pela salvaguarda da integridade dos ecossistemas num exercício regular de atividade. Deverá contudo efetuar-se uma avaliação de cenários de acidente, de abrangência variável, em fase de RECAPE, e respetiva definição de medidas de minimização e/ou compensação que garantam a salvaguarda dos valores e dos usos secundários em presença, bem como salvaguardado o cumprimento das alíneas b) e r) do artigo 59º.

Assim, considera-se que os elementos apresentados e o conhecimento disponível na academia são suficientes para demonstrar a conformidade do projeto com o artigo 79.º do Regulamento do POPNSACV, e atendendo às medidas de minimização constantes da presente decisão e a densificar em sede de RECAPE.

2. A cartografia de habitats apresentada, embora recorrendo ao sistema EUNIS, em conjunto com o conhecimento existente na academia (Universidade de Évora e Universidade do Algarve) e no IPMA, permite concluir pela inexistência de valores relevantes no local e pela baixa probabilidade de afetação das áreas marinhas com estatuto de maior proteção, sem prejuízo dos riscos inerentes ao exercício da atividade.

3. O layout do Terminal deve ser ajustado em projeto de execução de forma a:

- a. Não se sobrepor à área do SIC Costa Sudoeste;*
- b. Não acrescentar sobreposição com a área do PNSACV;*
- c. Aumentar a confinção da área de operação portuária;*
- d. Reduzir os efeitos indiretos resultantes da dispersão;*
- e. Não induzir impactes acrescidos nos restantes fatores ambientais.*

4. Das alternativas apresentadas no EIA, devem ser implementadas as soluções menos impactantes, em particular, no que se refere à paisagem, à conservação da natureza e património, designadamente:

- a. Obra de proteção: solução 1A de quebra-mar em taludes e cabeça tronco-cónica;*
- b. Estrutura de acostagem: Solução 2 de cais em tabuleiro betonado in situ apoiado em estacas moldadas de betão armado.*

Quanto aos restantes fatores ambientais, mantiveram-se os resultados da avaliação anteriormente efetuada, dado que a pronúncia do proponente em sede dos períodos de audiência de interessados não acrescentou informação relevante.

Face ao exposto, emite-se decisão favorável, condicionada ao cumprimento dos termos e condições impostas no presente documento.”

- Procedimento de AIA do Projeto de Execução das Novas Acessibilidades Terrestres - Zona Leste do Porto de Sines (Fase 2 do Terminal Vasco da Gama)

A APS, em dezembro de 2025 submeteu o projeto de execução das “Novas Acessibilidades Terrestres - Zona Leste do Porto de Sines (Fase 2 do Terminal Vasco da Gama)”, a procedimento de AIA (AIA nº 3903). Este projeto, de acordo com a APS encontrava-se associado ao projeto do Terminal Vasco da Gama (TVG), anteriormente referido (AIA n.º 3009).

A APS pretendia dar continuidade à concretização ao projeto do TVG, de forma faseada, prevendo que cada fase incidisse sobre diferentes componentes do projeto, tendo para o efeito definido as seguintes fases:

- Fase 1: terrapleno destinado a acomodar as acessibilidades às futuras áreas de concessão, nomeadamente ao Terminal Vasco da Gama, bem como a outros terminais que possam vir a ser desenvolvidos entre o Terminal XXI e o Terminal Vasco da Gama, objeto do RECAPE em avaliação.
- Fase 2: acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, objeto do procedimento de AIA n.º 3903.
- Fase 3: terraplenos, retenções marginais, estrutura de acostagem com 1.015 m, quebra-mar, bacia de manobra e bacia de acostagem, bem como acessibilidades ferroviárias (linha de receção/expedição e carga/descarga do terminal). Para uma fase posterior.
- Fase 4: terraplenos, retenções marginais e estrutura de acostagem com 363 m. Também, para uma fase posterior.

O proponente sujeitou o projeto das novas acessibilidades a AIA, uma vez que as acessibilidades que foram já avaliadas no anterior EIA do TVG, têm um âmbito diferente nalgumas das suas componentes, pelo que dada a sua inserção em área de conservação da natureza, encontram-se sujeitas a novo procedimento de avaliação de impacto ambiental.

No âmbito da apreciação da conformidade do EIA foi emitido o Parecer da Comissão da Avaliação no qual se concluiu que:

“Da apreciação desenvolvida, a Comissão de Avaliação constatou que o projeto em avaliação se desenvolve sobre uma componente (terrapleno – descrito no faseamento apresentado como Fase 1) do projeto do futuro Terminal Vasco da Gama, objeto de uma DIA favorável condicionada, emitida em fase de estudo prévio e cujo projeto de execução não foi ainda submetido a verificação da sua conformidade ambiental, desconhecendo-se, nesta data, se irá obter uma DCAPE conforme e, se sim, quais as condições que a mesma irá impor.

Refira-se ainda que a DIA foi emitida para um estudo prévio que não contemplava o faseamento agora proposto, o qual suscita dúvidas quanto à autonomia das diferentes fases, incluindo aquela sobre a qual assenta o projeto agora em avaliação. A DIA emitida não previa a execução avulsa de um terrapleno, que se pretende agora que seja dedicado a novas acessibilidades, com um âmbito distinto do previsto em estudo prévio.

Acresce o facto de a DIA emitida para o estudo prévio do TVG caducar em dezembro de 2026, não existindo qualquer estimativa, no faseamento incluído no Anexo 1 ao EIA agora em análise, para a apresentação dos projetos de execução das Fases 3 e 4, não se encontrando assegurada a submissão, dentro do prazo de validade da referida decisão, da totalidade dos projetos de execução que compõem o referido terminal. Salienta-se ainda que, ao abrigo do disposto no n.º 7 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a validade desta DIA não poderá ser objeto de nova prorrogação.

O próprio faseamento proposto (Anexo 1 do EIA) ao referir que não serão incluídas no RECAPE da Fase 1 a avaliação a quase totalidade das condicionantes e de um grande número de elementos previstos na DIA evidencia a dificuldade em assegurar o cumprimento desta decisão de forma avulsa para uma componente do futuro TVG, que não se afigura autónoma e que não se enquadra nos pressupostos com que a DIA foi emitida.

Neste contexto, o projeto de execução e o EIA em avaliação deveriam ter incluído o projeto de execução do terrapleno previsto como Fase 1. A abordagem adotada não permite a plena avaliação dos impactos do projeto, não garantindo uma decisão fundamentada nos termos previstos no regime jurídico de AIA.

Assim, a CA pronuncia-se pela desconformidade do EIA, o que de acordo com o n.º 11 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, determina o indeferimento liminar do pedido de avaliação e a consequente extinção do procedimento.

A APS, nas alegações que remeteu à proposta de desconformidade, considerou que a abordagem adotada no EIA teve como base o documento remetido à APA em junho último, designado “Abordagem Ambiental Integrada dos projetos – Terminal Vasco da Gama e Novas Acessibilidades Terrestres - Zona Leste do Porto de Sines”, e no qual era preconizada uma nova avaliação das acessibilidades terrestres (componentes ferroviária e rodoviária) ao Terminal Vasco da Gama, a efetuar no âmbito de um novo procedimento de AIA. Não tendo sido recebida qualquer pronúncia por parte da APA relativamente ao referido documento, entendeu a APS que o mesmo merecia a concordância quanto à abordagem metodológica e ao enquadramento propostos e que se encontram agora refletidos no EIA apresentado.

Este entendimento não mereceu acolhimento, porquanto não há qualquer enquadramento legal para a consulta efetuada que permitisse uma leitura de “deferimento tácito” como se invocava. De salientar que não houve qualquer tentativa de contacto adicional ou de recordatória solicitando a pronúncia da APA sobre o documento então enviado.

O documento, também, era omissivo quanto à calendarização prevista para submissão do projeto em epígrafe a procedimento de AIA e à articulação dessa mesma calendarização com a submissão a procedimento de verificação da conformidade ambiental dos vários projetos de execução em que foi desdobrado o estudo prévio do Terminal Vasco da Gama objeto da DIA emitida a 28/12/2018 e válida até 28/12/2026.

Como tal, o documento não permitia antecipar que seria opção do proponente submeter a procedimento de AIA o projeto de execução das novas acessibilidades terrestres, assumindo como “dado adquirido” um terraplano que, sendo parte integrando do estudo prévio do Terminal Vasco da Gama, não tinha sido ainda objeto de verificação da conformidade ambiental do respetivo projeto de execução, desconhecendo-se se iria obter uma decisão conforme nessa sede e, se sim, quais as condições que a mesma iria impor e em que medida poderia condicionar o projeto das novas acessibilidades.

O documento, também, tal como o EIA, não indicou qualquer estimativa para a apresentação dos projetos de execução das Fases 3 e 4, não se encontrando assegurada a submissão para efeitos de verificação da sua conformidade ambiental dentro do prazo de validade da DIA emitida para o Terminal Vasco da Gama (28/12/2026, sem possibilidade de nova prorrogação). Caducando a DIA sem que tal se verifique, podem ficar em causa os objetivos e a utilidade das novas acessibilidades terrestres.

Mesmo que tivesse sido emitido qualquer pronúncia sobre o referido documento, teria sido impossível antecipar as opções acima expostas, adotadas pela APS e que condicionariam a conformidade do EIA do estudo prévio das novas acessibilidades.

Assim, a contestação não alterou os pressupostos que fundamentaram a conclusão pela desconformidade do EIA.

Reiterou-se, também, o mencionado no Parecer da Comissão de Avaliação, considerando-se que o projeto de execução e o respetivo EIA deveriam ter incluído o projeto de execução do terraplano previsto como Fase 1 do Terminal Vasco da Gama, porquanto as novas acessibilidades só se afiguram viáveis com o desenvolvimento desse mesmo terraplano. A abordagem adotada não permitiu a plena avaliação dos impactos do projeto, não garantindo uma decisão fundamentada nos termos previstos no regime jurídico de AIA.

Uma vez que os motivos e fundamentos anteriormente expressos se mantiveram foi comunicado à APS, 4/5/2026 a desconformidade do EIA.

3. DESCRIÇÃO DO PROJETO

Este capítulo foi elaborado de acordo com a informação constante do RECAPE.

De acordo com a já referida Nota Técnica “*Abordagem Ambiental Integrada dos Projetos – Terminal Vasco da Gama e Novas Acessibilidades à Zona Leste do Porto de Sines*”, a APS dividiu a execução do TVG em quatro fases, incidindo o projeto em análise na Fase 1, correspondente ao terraplino destinado às acessibilidades às futuras áreas de concessão, nomeadamente ao Terminal Vasco da Gama e a outros terminais entre o Terminal XXI e o TVG.

Estas acessibilidades que não estavam antes previstas no EIA do TVG, articulam-se de forma direta com esta Fase 1, na medida em que dependem do Terraplino desta fase para a sua execução na zona portuária, o qual remata a linha de costa criando a plataforma necessária para o seu desenvolvimento e posterior criação do terraplino marítimo do TVG (Fases 3 e 4), a avaliar em futuros RECAPE específicos dessas fases.

O novo terraplino, designado como Fase 1 do Terminal Vasco da Gama, será implantado na zona leste do Porto de Sines, confinado entre a plataforma ferroviária do Terminal XXI (PSA), a poente e os molhes de adução da antiga Central Termoelétrica, a nascente. A solução de projeto apresentada, visa garantir a máxima resiliência estrutural e flexibilidade para as futuras concessões portuárias em associação com o desenvolvimento das futuras acessibilidades rodoferroviárias.

O projeto localiza-se no concelho e freguesia de Sines. No anexo 1 encontra-se o esboço corográfico e a implantação do projeto de execução sobre fotografia aérea.

Geometria e configuração espacial

O terraplino terá uma configuração aproximadamente retangular, estendendo-se por cerca de 1950 m de comprimento com uma largura média de 120 m, o que resulta numa área total de aterro de 250 000 m². Esta geometria acomodará a passagem do futuro ramal ferroviário entre a Linha de Sines e o topo do feixe de linhas do Terminal XXI, sem limitar a futura expansão portuária (Fases 3 e 4 do TVG). A configuração retangular é dotada de área central onde será implantada a rotunda que garante a ligação entre o terraplino portuário e a EN120-1.



Figura 1 - Terraplino a construir na Fase 1 do TVG (a cinzento) que permite a passagem e o desenvolvimento das futuras acessibilidades terrestres (rodoferroviárias) a esta zona leste do Porto de Sines (Fonte: RECAPE)

Cota de coroamento e resiliência climática

A cota superior foi fixada no valor mínimo de +8,70 m(ZH).

A cota superior do terraplino foi estabelecida de forma a minimizar as inclinações do novo ramal ferroviário, assegurando igualmente a compatibilidade com o terminal ferroviário da PSA adjacente (Terminal XXI), e a

compatibilidade altimétrica com as variações do nível do mar, quer por efeito de marés, ondulação ou outros fenómenos atmosféricos.

Esta cota soma as componentes extremas de variação do nível do mar para um horizonte de 100 anos:

- Preia-mar máxima astronómica: +3,88 m(ZH);
- Sobrelevação meteorológica (*storm surge*): +0,47 m;
- Ondulação máxima incidente: +3,00 m (baseada em agitação proveniente de WNW com Hs=12.0m e Tp=18s);
- Subida do nível médio do mar (IPCC 2120 - Cenário SSP3-7.0): +0,94 m. A soma destas componentes totaliza +8,29 m(ZH), pelo que a cota de +8,70 m(ZH) garante uma margem de segurança adequada e permite acomodar o futuro pavimento das áreas de concessão sem comprometer o ramal ferroviário (previsto a +7,50 mZT) e o acesso rodoviário a partir da EN120-1.

Constituição do aterro e proteção de taludes

O corpo do terraplino seja constituído por materiais provenientes da Pedreira de Monte Chãos, tal como previsto no EIA do TVG. O núcleo será formado por material de “todo o tamanho” (TOT), composto por corneanas e saibros, enquanto as camadas superiores utilizarão materiais mais selecionados e compactados.

O talude exposto será protegido por enrocamentos pesados, dimensionados segundo o grau de exposição à agitação marítima rotacionada pelo Molhe Leste existente do Terminal XXI. A estrutura de proteção compreende um manto e sub-manto dispostos em duas camadas, assentes sobre uma tela geotêxtil de 300 gr/m² (para evitar a fuga de finos quando da variação de maré e ação da agitação marítima), por sua vez protegida superficialmente por camada de brita com 0.20 m de espessura.

Na zona adjacente ao Terminal XXI, foi projetado um muro de suporte em betão armado para evitar que o aterro interfira com o *outfall* da REN (rejeição de água de arrefecimento), o que permite ainda uma futura ligação rodoviária entre terminais (XXI e TVG), bastando para tal a execução de um tabuleiro sobre os contrafortes já previstos.

Superiormente não foi prevista a adoção de um pavimento no terraplino, sendo o mesmo deixado em bruto (camada de acabamento da terraplenagem) com uma camada superficial de *tout-venant* para garantir que não haja erosão prematura e/ou se verifique a formação de plumas indesejáveis com o vento, permitindo ainda que as futuras intervenções de materialização do Terminal tenham a liberdade de optar pelas soluções que melhor lhes convier.

Desta forma, não serão igualmente criadas superfícies impermeáveis que obrigariam à materialização já nesta fase de uma rede de drenagem geral, garantindo assim que as águas das chuvas se infiltrem no terreno, ou drenem em escoamento de superfície livre diretamente para o mar ou outros órgãos de drenagem específicos.

Metodologia construtiva

Considerando a necessidade de movimentação de cerca de 1 600 000 m³ de material para formação do aterro (TOT e aterro geral), e uma vez que os constrangimentos rodoviários locais levam à necessidade de circulação em estradas nacionais, caso o material seja proveniente da pedreira de Monte Chãos pertencente à APS, também localizada em área de jurisdição do Porto de Sines, afigura-se como inviável a adoção de *dumpers* de maiores capacidades para o transporte e deposição do material na área do terraplino.

Assim, a logística de construção será feita por via terrestre, utilizando camiões basculantes de 30 m³ desde a pedreira de Monte Chãos. As vias a usar serão a Avenida Circular Sul junto à pedreira e a EN120-1 após a rotunda de Vale Marim.

A construção seguirá um faseamento em “molhes de guiamento” exteriores até à cota +4,00 m(ZH), criando uma plataforma de trabalho acima do nível da maré que permitirá o avanço do aterro interior com meios convencionais.

De acordo com a metodologia construtiva proposta, prevê-se a execução de “molhes” no contorno exterior do terrapleno com vista ao confinamento da área de deposição, implantados à cota +4,00 m(ZH), assegurando desta forma a criação de caminhos de circulação e áreas de trabalho acima do nível máximo da maré.

Estes “molhes” serão construídos em avanço e por basculamento direto do material TOT, prevendo-se o avanço dos trabalhos a partir da área dos molhes da antiga Central Termoelétrica de Sines.

Será executada uma plataforma até à cota de aproximadamente +4,00 m(ZH), construída sempre a partir de terra e com meios convencionais. Face à impossibilidade de acesso pela via marítima, prevê-se que todos os aterros sejam realizados por via terrestre com descarga direta de material de matriz rochosa proveniente da pedreira, avançando em direção ao largo, e posteriormente, paralelamente à margem. Desta forma fica criado um aterro para apoio às atividades de construção do terrapleno, com uma mínima interferência da variação de maré.

Em paralelo com o avanço dos “molhes” de guiamento da plataforma do terrapleno, avança a execução do aterro inferior da área do terrapleno até à cota +4.0 m(ZH). Serão posteriormente colocados os enrocamentos de proteção dos taludes, evitando que a agitação incidente possa erodir as superfícies expostas, afetando o avanço dos trabalhos e podendo levar à ruína parcial do aterro já materializado.

A materialização do terrapleno prossegue na direção nascente/poente, através da materialização do “molhe” exterior de guiamento, colocação de enrocamentos de proteção e avanço do aterro interior.

Sistema de drenagem e gestão hídrica

O sistema de drenagem foi concebido para integrar os sistemas existentes na zona de margem e garantir a estabilidade do novo aterro, sem comprometer as futuras pavimentações.

O terrapleno irá intercetar diversos coletores e linhas de água que atualmente drenam para a baía. O projeto garante a continuidade destes elementos através do seu prolongamento até ao novo limite exterior da plataforma marítima, utilizando novas câmaras de visita para assegurar a ligação e inspeção.

Existe um coletor de grandes dimensões na zona central que exige a criação de uma câmara de ligação especial. O aterro do acesso rodoviário cobrirá parcialmente este órgão, sendo necessária a construção de estruturas auxiliares que transfiram as cargas do aterro diretamente para o substrato rochoso inferior, evitando sobrecarregar o coletor original.

Para assegurar a eficácia do sistema, foi estabelecida uma pendente longitudinal mínima de 0,5% nos coletores. O dimensionamento das passagens e prolongamentos teve em conta as cotas de saída nas extremidades do sistema para evitar acumulações de água no núcleo do aterro.

O projeto não prevê, nesta fase, a execução de pavimentação definitiva na plataforma. O topo do terrapleno será deixado com uma camada de acabamento em *tout-venant* para prevenir a erosão eólica e a formação de poeiras. Esta opção traz vantagens ambientais e operacionais:

- Favorece a infiltração natural das águas pluviais diretamente no corpo do aterro, funcionando como uma superfície permeável.
- Elimina a necessidade de construir uma rede de drenagem superficial artificializada (sarjetas, coletores de superfície) nesta fase, deixando essa infraestrutura para quando forem definidos os *layouts* finais das áreas de concessão.
- As águas que não se infiltrarem drenarão em escoamento livre superficial diretamente para o mar.

Faseamento construtivo geral

O acesso ao local de implantação do futuro terrapleno será realizado a partir das vias de circulação pavimentadas, que fazem parte da rede rodoviária nacional, municipal e portuária, e a partir destas o acesso ao local das obras será assegurado por uma curta via de acesso a materializar para o efeito, a partir da EN120-1. Este acesso

provisório que se prevê que venha a ser criado sobre caminhos existentes que atualmente ligam ao molhe da bacia da adução da antiga Central da EDP (em desativação) será alvo de detalhe específico pela Entidade Executante, em função das necessidades locais que esta vier a considerar para o estaleiro e no respeito pelas condicionantes ambientais existentes que se inserem no Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra, devendo ser previamente aprovado pela Infraestruturas de Portugal dada a articulação que o mesmo terá que ter com a entrada e saída na EN120-1.

O transporte dos materiais da pedreira de Monte Chãos será realizado com recurso a camiões de caixa basculante ou com semirreboque, com uma capacidade de 30 m³. Admitindo a mobilização de uma frota de 10 camiões, a capacidade diária de fornecimento de material à frente de trabalho é de cerca de 2 400 m³/ dia.

Considerando uma média de 270 dias de trabalho anuais (255 dias úteis + 15 dias de trabalho suplementar) a duração total da execução do terrapleno rondará os 30 meses.

O planeamento apresentado parte do pressuposto de que, com o início da obra do terrapleno marítimo, a rotunda de S. Torpes na EN120-1 já estará materializada, permitindo a circulação mais fluida das viaturas pesadas entre a pedreira de Monte Chãos que fornecerá o material para o terrapleno e a frente de obra.

A totalidade da execução da obra é dividida numa sequência técnica de 13 etapas principais, com uma duração total prevista de 36 meses.

O projeto prevê a possível localização do estaleiro no limite nascente da área do projeto, em área de jurisdição da APS e próximo do acesso de obra a realizar a partir da EN120-1 sobre caminho existente.

Principais alterações ao projeto em fase de estudo prévio

Apresenta-se de seguida os motivos mencionados no RECAPE que fundamentam as várias alterações efetuadas ao projeto em fase de Estudo Prévio.

A configuração do terrapleno justifica-se pelas alterações ao nível das componentes ferroviária e rodoviária incluídas no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental referente às Novas Acessibilidades Terrestres (Fase 2 do TVG), face à maior duração do procedimento de AIA e ao facto destas acessibilidades estarem integradas no programa CEF-T-2022-MILMOB, no âmbito do Quadro de Financiamento Plurianual 2021-2027 do Mecanismo Interligar a Europa. De salientar que este procedimento de AIA foi desconforme.

Diferindo do âmbito do Estudo Prévio do Terminal Vasco da Gama (TVG), onde os terraplenos eram avaliados em conjunto como terrapleno marítimo e zonas de expansão marítima e terrestre, incluindo o que era necessário construir para suportar as acessibilidades ao Terminal TVG, nesta fase o terrapleno em estudo destina-se unicamente a receber as ditas novas acessibilidades rodoferroviárias, conforme se enquadra na figura seguinte, comparando o estudo prévio com o atual projeto de execução das Fases 1 e 2, destinadas à criação das acessibilidades terrestres de base para a futura implantação do Terminal.

O posicionamento agora adotado para o feixe de linhas férreas no tardo do terminal, paralelo à linha de costa, assim como para o acesso rodoviário no limite e extremidade este da área de concessão, que levam a um ajuste na configuração do terrapleno, conferem uma maior flexibilidade para a solução de um futuro layout do Terminal Vasco da Gama, traduzindo-se numa vantagem competitiva no âmbito do lançamento de um novo concurso de concessão.

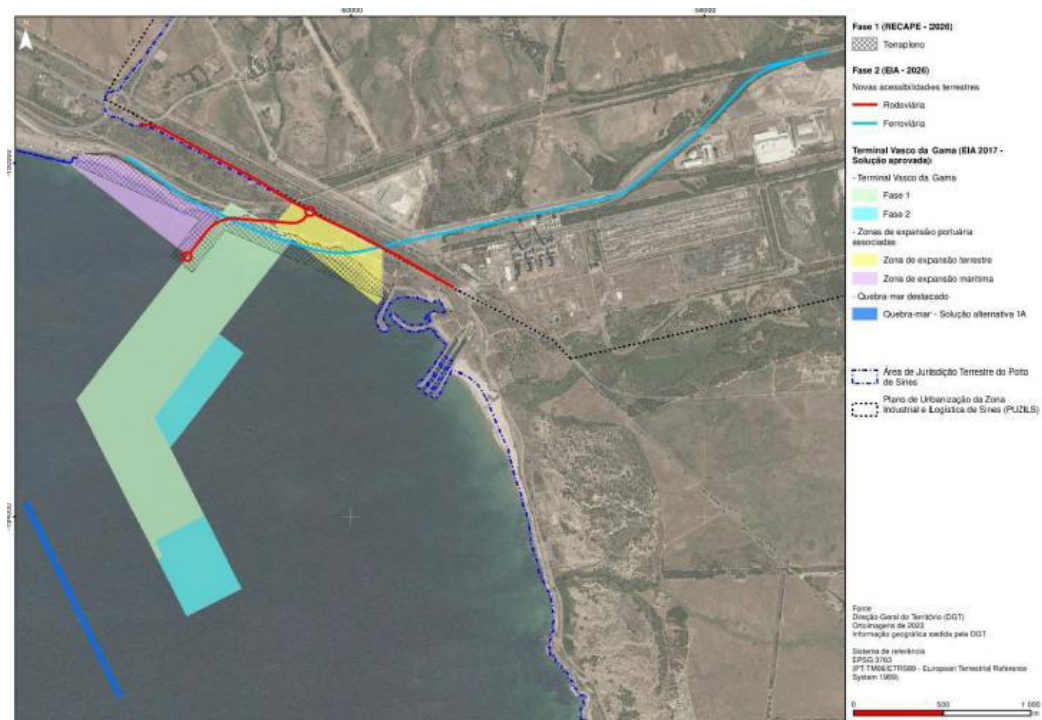


Figura 2 - Comparação Estudo Prévio / Projeto de Execução. Terraplino em análise. (Fonte: RECAPE)

Componente Ferroviária

As alterações que se propõem na componente ferroviária face ao antes avaliado no EIA do TVG e que implicam a adaptação do terraplino a construir nesta Fase 1, visam três objetivos principais:

- Acomodar o novo acesso ferroviário ao Terminal Vasco da Gama, entre a Linha de Sines e o atual complexo ferroviário do Porto de Sines que serve o Terminal XXI, o qual não foi avaliado no âmbito do EIA do TVG, tendo por esse motivo sido integrado no Estudo de Impacte Ambiental das Novas Acessibilidades Terrestres (Fase 2 do TVG). Com este novo acesso pretende-se assegurar um corredor ferroviário dedicado ao TVG, independente do atual acesso ao Terminal XXI, garantindo, contudo, a interligação entre as plataformas ferroviárias de ambos os terminais que permitirá a redundância de itinerários, e por esta via contribuir para o aumento da resiliência operacional do Porto de Sines.
- Promover a flexibilidade para futuras soluções de layout do futuro TVG, em particular no que concerne à componente ferroviária associada ao terminal (Fase 3 TVG). Neste contexto, procurou-se identificar soluções de otimização da utilização do cais e das áreas de estacionamento, em linha com as boas práticas adotadas na conceção de terminais com características e usos semelhantes ao futuro TVG, nomeadamente terminais de contentores com predominância dos tráfegos *transshipment*. Concluiu-se que seria vantajoso, já nesta fase, assegurar que o terraplino acomoda o feixe de linhas de carga/descarga (Fase 3 do TVG) paralelamente à margem, numa área afastada da frente de cais e das áreas de terraplino destinadas ao estacionamento de contentores e à implantação de áreas de apoio e serviço do terminal, dimensionado para a circulação de comboios com comprimento até 750 m, em conformidade com o definido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 77/2025 para a Linha de Sines (Figura seguinte).
- Assegurar as adequadas condições para uma futura frente de obra terrestre, em particular para a materialização da Fase 3 do Terminal Vasco da Gama ao mesmo tempo que se confere adequadas condições de proteção da linha férrea que poderá entrar em exploração antes e durante a execução da Fase 3.

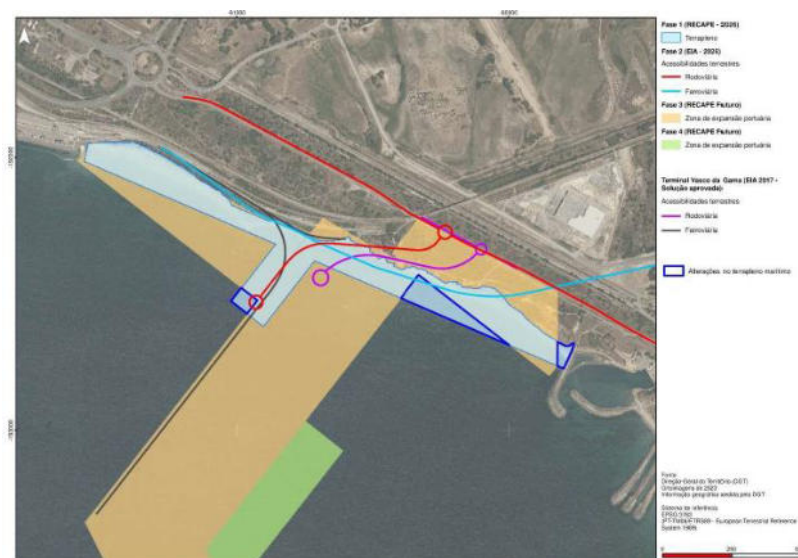


Figura 3 - Alterações no terraplino enquadradas também face às alterações que se efetuaram nas acessibilidades no âmbito da Fase 2 do TVG. (Fonte: RECAPE)

Como se verifica da figura atrás, por via do comprimento necessário para o terraplino, há uma área de 3 623 m² no extremo nascente do terraplino que encosta ao molhe da bacia de adução da antiga Central Termoelétrica da EDP (entretanto em desativação), que extravasa a área de jurisdição portuária e que é necessária de modo a obter a extensão necessária para acomodar o feixe de linhas de carga/descarga dimensionado para a circulação de comboios com comprimento até 750 m (a construir no âmbito da Fase 3 do TVG). Esta área encaixada entre as duas utilizações, encontra-se a ser tratada pela APS para integração na área de jurisdição portuária.

Componente Rodoviária

A alteração na componente rodoviária visa acomodar o acesso rodoviário entre a EN120-1 e o terraplino, o qual, no âmbito do EIA das Novas Acessibilidades Terrestres (Fase 2 do TVG), sofreu uma translação para sudoeste por dois motivos principais: assegurar uma centralidade entre a área de concessão do futuro Terminal Vasco da Gama e outros terminais que possam no futuro surgir entre o Terminal XXI e o Terminal Vasco da Gama; e respeitar as inclinações e *gabarits* regulamentares impostas pela implantação do feixe de linhas férreas no tardo do terminal, paralelo à linha de costa.

4. APRECIÇÃO DO RECAPE E REAVALIAÇÃO DE IMPACTES

▪ Apreciação do RECAPE

O RECAPE apresentado pelo proponente é constituído pelo Resumo Não Técnico, Relatório Base, Anexos Técnicos e Peças Desenhadas e corresponde ao projeto de execução do Terminal Vasco da Gama (Terraplino).

Em termos de conteúdo, o RECAPE deve contemplar uma caracterização e avaliação de potenciais impactes ambientais gerados pelas alterações ao Estudo Prévio que forem introduzidas, bem como permitir a verificação de todas as condições incluídas na DIA, de forma a ser possível avaliar a conformidade do projeto de execução com a DIA.

Da apreciação da documentação verifica-se que estruturalmente são apresentadas as peças necessárias, no entanto em termos de conteúdo verificam-se lacunas significativas, quer no âmbito do faseamento proposto para o TVG, quer na reavaliação de impactes e na verificação do cumprimento das condições da DIA.

Em termo do conteúdo, salienta-se que parte dos anexos apresentados são relativos ao projeto das Novas Acessibilidades Terrestres à Zona Leste do Porto de Sines, já sujeito a AIA e que terminou com a Desconformidade do EIA. A título de exemplo de referir o Anexo 2 “Contactos com Entidades” que inclui os contactos efetuados no âmbito dessa AIA, pelo que as entidades nesta data contactadas não tiveram conhecimento do projeto em avaliação e das respetivas alterações ao Estudo Prévio. Também no Anexo 3 “Elementos de Projeto” e no Anexo 5.1 – “P.A.T.A.” são apresentados elementos relativos ao projeto das Novas Acessibilidades Terrestres à Zona Leste do Porto de Sines. Também, se considerou não terem sido adequadamente reavaliados os impactos do projeto nos fatores sistemas ecológicos, recursos hídricos e património, tendo em conta o conteúdo da DIA emitida.

De salientar que o projeto de execução em avaliação corresponde a uma fase do projeto do TVG que não se enquadra nas fases do projeto que foi sujeito a AIA em fase de Estudo Prévio. De mencionar que o estudo prévio do TVG foi aprovado condicionado ao cumprimento de um extenso pacote de condições, (condicionantes/elementos/medidas de minimização e compensação/planos) incluídas na DIA então emitida.

Também foram introduzidas alterações ao projeto avaliado em estudo prévio, na componente terrapleno, para viabilizar o projeto das Novas Acessibilidades Terrestres à Zona Leste do Porto de Sines, que levaram a que o terrapleno agora em avaliação fosse significativamente diferente, com um acréscimo de área a afetar (cerca de 0,3 ha), da sua cota de coroamento (de + 7,00 m (ZH) para + 8,70 m (ZH)) e nas características do seu acabamento que passou a ser em *tout venant*, face ao anteriormente previsto.

No faseamento proposto para o projeto do TVG o proponente considerou que à fase 1, a que corresponde o projeto em avaliação, não se lhe aplicariam todas as condições da DIA.

Assim, o facto de se ter optado por sujeitar a RECAPE o projeto de um terrapleno, em moldes diferentes do aprovado em estudo prévio, e eliminando a necessidade de dar cumprimento a condições da DIA que se revelaram determinantes na aprovação do TVG, para além das lacunas identificadas na reavaliação de impactos nos fatores considerados determinantes, não permite à CA verificar o cumprimento da DIA.

De forma a melhor fundamentar esta o acima exposto, efetua-se uma breve descrição da reavaliação de impactos efetuada no RECAPE, bem como a apreciação efetuada, por fator ambiental, da reavaliação de impactos e da avaliação das alterações efetuadas ao estudo prévio.

- Reavaliação de Impactes

Refere o proponente que no RECAPE, tendo em conta o facto de o EIA ter sido realizado para um projeto de muito maior extensão, do tempo decorrido desde a emissão da DIA, bem como das ligeiras alterações efetuadas em projeto de execução (aumentando a sua área em 0,3 ha (embora no RECAPE se refira 3 há julga-se que tal corresponde a um lapso) para suporte das acessibilidades também elas revistas para assegurar uma ligação ao futuro TVG e introduzir uma redundância na ligação ferroviária à zona leste do Porto de Sines), foi realizada uma atualização da situação atual do ambiente com um ênfase local e com a reavaliação dos impactos do projeto, incluindo todas as alterações face ao estudo prévio, nos fatores ambientais considerados pertinentes.

Considera o proponente que o EIA do estudo prévio mantém a sua validade global, não se registando alterações na situação de referência de natureza biofísica ou nos instrumentos de gestão territorial, uma vez que a matriz portuário-industrial de Sines se mantém consolidada e o Porto de Sines é uma infraestrutura estruturante de importância regional e nacional. No entanto, no âmbito do desenvolvimento do projeto de execução do projeto em avaliação, procedeu-se no RECAPE a uma atualização / confirmação dos aspetos que caracterizam a situação referência no local do projeto e à reavaliação de impactos face às alterações efetuadas ao Estudo Prévio.

A atualização efetuada centrou-se nos fatores de interesse direto pela implantação da plataforma, nomeadamente nos fatores de ocupação do território (Ordenamento do Território e Condicionantes (REN e Domínio Público Marítimo), a Geologia, os Solos / Uso do Solo, os Recursos Hídricos, a Qualidade do Ar, a Biodiversidade e Ecologia, a Paisagem e o Património) e no que pode estar associado à sua presença na fase de exploração, face à escala de detalhe das intervenções previstas para o terrapleno de 250 000 m², que se localiza na linha de costa (zona intertidal) e que fica praticamente a seco na sua totalidade em situação de baixa-mar.

De acordo com o proponente as principais alterações e refinamentos na situação de referência para a componente do terrapleno foram:

- Ajuste de âmbito e finalidade: no Estudo Prévio do TVG, os terraplenos eram definidos globalmente como zona de expansão portuária (90 ha para contentores e logística). Na fase atual, efetuou-se uma separação, distinguindo o terrapleno ao longo da costa que se destina unicamente a receber as acessibilidades rodoferroviárias, e que possui diferenças face à área prevista com a mesma função em 2017, que considera mínimas (que em área representam mais 0,3 ha).
- Área de implantação e áreas não coincidentes: a escala de detalhe do projeto de execução permitiu identificar que, embora a intervenção coincida maioritariamente com o local avaliado anteriormente, existem umas pequenas áreas de terrapleno que não estavam cobertas na avaliação original, sendo agora integrada na situação de referência.
- Geometria e cotas de proteção: a plataforma é agora detalhada com uma largura média de 120 m e comprimento de 1950 m. A cota superior foi fixada em +8,70 m(ZH), valor estabelecido para garantir a resiliência face à subida do nível médio do mar.

De acordo com o proponente a situação de referência atualizada revela que a área terrestre a afetar se encontra fortemente antropizada, sem manchas de terreno com características naturais de relevância ecológica. O biótopo é atualmente dominado por espécies invasoras, com destaque para a *Acacia sp.* e o chorão (*Carpobrotus edulis*), encontrando-se a vegetação original inexistente ou profundamente alterada.

Refere o proponente que a área de terrapleno não interfere com qualquer área de conservação de natureza, estando no limite da ZEC Costa Sudoeste.

Face às alterações efetuadas ao Estudo Prévio, o proponente considerou que os ajustes efetuados são maioritariamente positivos do ponto de vista ambiental e operacional. A consideração de uma maior área de aterro para o terrapleno e a elevação da cota de coroamento dos cais para +8,70 m(ZH) contribuem para aumentar a resiliência da infraestrutura face às alterações climáticas e à subida do nível médio do mar.

A alteração no planeamento construtivo, com a substituição de *dumpers* de 40 m³ (como antes se previa no estudo prévio) por camiões basculantes de 30 m³, permite compatibilizar as operações com as características físicas da EN120-1, embora com maior frequência de passagens.

A opção por não aplicar pavimento definitivo no terrapleno, deixando-o em acabamento bruto com camada superficial de *tout-venant*, apresenta de acordo com o proponente vantagens ao evitar a criação de superfícies impermeáveis nesta fase, favorecendo a infiltração natural das águas pluviais e mantendo flexibilidade para as futuras intervenções no âmbito das concessões do terminal.

Assim, considera-se no RECAPE que as modificações introduzidas não alteram significativamente o enquadramento do projeto no território, o que não justifica, mesmo considerando os aspetos positivos identificados, uma reavaliação substancial dos impactos assinalados e avaliados em Estudo Prévio

No quadro da reavaliação a uma escala mais detalhada, foram identificadas pequenas áreas de terrapleno não coincidentes com a área do estudo prévio. Além disso, os novos levantamentos de campo realizados em setembro de 2025 permitiram identificar a presença de espécies protegidas (RELAPE) na zona de transição, como a *Armeria rouyana*, o *Thymus carnosus* e o *Thymus capitellatus*, bem como a forte ocupação por espécies exóticas invasoras (chorão (*Carpobrotus edulis*), cana (*Arundo donax*), albizias (*Paraserianthes lophantha*) e acácias (*Acacia sp.*)) que degradam o estado de conservação dos habitats dunares e matos esclerófilos locais.

Apesar destas atualizações, considera o proponente que os impactos negativos se mantêm conforme previsto no EIA, assumindo um carácter maioritariamente confinado e temporário durante a fase de construção. Os efeitos mais significativos, relacionados com a movimentação de 1 600 000 m³ de materiais e a alteração da morfologia costeira, são objeto de medidas de minimização integradas no projeto, como o uso de telas geotêxteis para contenção de finos e o Plano de Gestão e Controlo de Espécies Vegetais Exóticas Invasoras.

Igualmente, refere o proponente que se mantêm os efeitos positivos estruturantes do projeto, que assegurará a plataforma de base para as novas acessibilidades rodoferroviárias, garantindo a resiliência (cota +8,70 m(ZH)) e a competitividade logística do Porto de Sines. E que o posicionamento agora adotado para o feixe de linhas férreas no tardo do terminal, paralelo à linha de costa, assim como para o acesso rodoviário no limite e extremidade este da área de concessão, justificam o ajuste na configuração do terrapleno, conferindo uma maior flexibilidade para a solução de um futuro *layout* do Terminal Vasco da Gama (Fases 3 e 4).

Apresenta-se de seguida, por fator ambiental, a apreciação da CA aos principais aspetos relativos à reavaliação de impactes, tendo em consideração que se consideraram determinantes nesta apreciação os fatores sistemas ecológicos, recursos marinhos, recursos hídricos e património cultural.

- Apreciação específica

Sistemas Ecológicos

O projeto do TVG sobrepõe-se a áreas do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina e da Rede Natura 2000 (ZEC Costa Sudoeste).

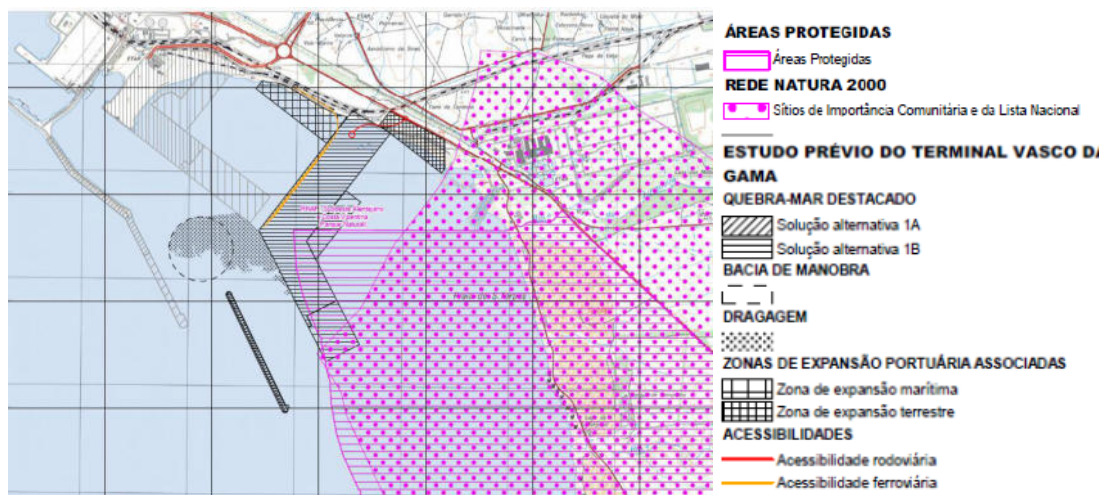


Figura 4 – Localização do projeto Terminal Vasco da Gama e enquadramento em SNAC.

Quanto ao aprofundamento de impactes ambientais solicitado na DIA, para o sistema aquático é referido que “A modelação indica um aumento drástico no tempo de renovação da água (de 1 dia para 5 a 7 dias), o que altera as condições físico-químicas do habitat. Este confinamento é um impacte negativo e permanente, podendo favorecer a proliferação da alga invasora *Asparagopsis taxiformis*, afetando a biodiversidade autóctone”. Contudo, nada é referido como este impacte, ou como os impactes associados à construção, podem afetar os habitats e espécies do PNSACV e ZEC Costa Sudoeste, onde trabalhos desenvolvidos no âmbito do projeto MarSW cartografaram importantes habitats na proximidade do projeto (Figura 5).

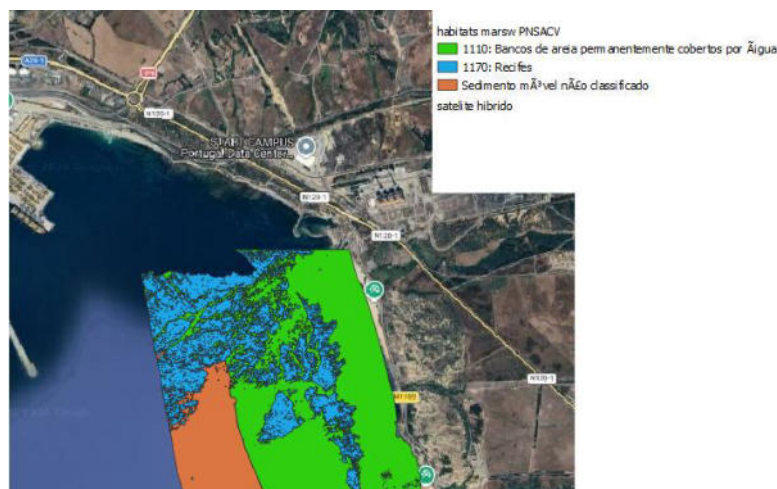


Figura 5 – Habitats protegidos (1110 e 1170) cartografados na área de influência do projeto.

Quanto aos sistemas terrestres “Refere-se igualmente a presença de espécies protegidas (RELAPE), na área de estudo: *Armeria rouyana* (prioritária, Anexo II), *Thymus carnosus* e *Thymus capitellatus*. Estes habitats e espécies encontram-se imediatamente a montante do limite do terrapleno, devendo ser mitigada a sua afetação.” (Figura 6).



Figura 6 – Localização das espécies protegidas identificadas vs novas áreas a afetar

As espécies identificadas são espécies constantes do Anexo IV da Diretiva Habitats, transposta para o direito português através do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação. Este anexo estabelece um regime de proteção rigorosa para as espécies da fauna e flora selvagens que requerem uma proteção especial, mesmo fora das áreas que integram a rede Natura 2000. O facto de não se encontrarem na área do terraplano não pode ser menosprezado, pois incluem-se na área do projeto do TVG.

Importa também referir que, em virtude da divisão do projeto em 4 fases, o proponente dividiu também as medidas da DIA (condicionantes, medidas de minimização, monitorização e compensação), pelas 4 fases do projeto, apresentando no RECAPE em análise somente aquelas que considera aplicáveis à Fase 1. Deixando de fora elementos da DIA como:

- Elemento 2 - Cartografia pormenorizada de habitats da área marinha localizada a sul do projeto, abrangida pelo POPNSACV e com a classificação utilizada pela Rede Natura 2000. Face a esta pormenorização cartográfica dos habitats, deve ser desenvolvida a correspondente identificação e avaliação dos impactes (sendo que a avaliação de impactes indiretos deve ser objetiva e direcionada para cada tipologia de habitat identificado e para as espécies mais representativas) e proposta de medidas de minimização, se necessário.
- Elemento 4 - Programa de Medidas Compensatórias que integre medidas que contemplem os valores naturais relevantes potencialmente afetados, tendo em vista assegurar em particular a integridade do PNSACV e a promoção dos valores naturais em causa.
- Todos os Planos de Monitorização, nomeadamente:
 - Plano Monitorização 1 - Monitorização, deteção precoce e ação anti-invasoras.
 - Plano de Monitorização 2 - Monitorização da dispersão de contaminantes e sedimentos.
 - Plano de Monitorização 3 - Monitorização de espécies e habitats da área marinha do POPNSACV e do SIC Costa Sudoeste da Rede Natura 2000.
 - Plano de Monitorização 4 - Monitorização da acumulação de biotoxinas e de poluentes em espécies indicadoras associadas aos habitats, designadamente Recifes e Bancos de Areia.
- Avaliação e monitorização da ocorrência de fenómenos de proliferação de algas nocivas e dos níveis de biotoxinas.
- Ou ainda a referência constante na Prorrogação da DIA de que: “(...) desde da emissão da DIA foi concluído o Programa MarSW 1 - implementado pela Liga para a Proteção da Natureza, Universidades de Évora, do Algarve e de Lisboa, e as autarquias de Aljezur, Odemira e Vila do Bispo. As conclusões deste programa são relevantes para o projeto do Terminal Vasco da Gama. Assim estando em preparação o MarSw 2, que visa dar continuidade aos trabalhos desenvolvidos segundo as orientações emanadas dos relatórios elaborados no MarSw 1, o ICNF salientou a importância do proponente integrar o grupo de promotores, responsáveis pelo financiamento da contrapartida nacional a uma candidatura a fundos comunitários, o que de algum modo corresponde às obrigações decorrentes do programa de monitorização já preconizado na DIA.”

Relativamente aos elementos da DIA que transitaram para o RECAPE da Fase 1, nomeadamente as condicionantes:

“1. O layout do Terminal deve ser ajustado em projeto de execução de forma a:

- 1.1. Não se sobrepor à área do SIC Costa Sudoeste;*
- 1.2. Não acrescentar sobreposição com a área do PNSACV;*
- 1.3. Aumentar a confinção da área de operação portuária;*
- 1.4. Reduzir os efeitos indiretos resultantes da dispersão;*
- 1.5. Não induzir impactes acrescidos nos restantes fatores ambientais”.*

É referido no RECAPE que: *“Esta condicionante aplica-se à globalidade do projeto e em pleno funcionamento. Na fase atualmente em análise – RECAPE – Fase 1 do TVG – o projeto limita-se exclusivamente à execução de um terrapleno de suporte às futuras acessibilidades [à zona leste do Porto de Sines e ao futuro TVG], não envolvendo ainda a construção ou operação do terminal portuário nem a movimentação portuária de cargas, navios ou equipamentos associados à exploração”.*

Contrariamente ao transcrito acima, estas condicionantes não se aplicam ao projeto em pleno funcionamento, apresentando condicionantes muito relevantes (1.1. e 1.2.) que vão ter implicações no *layout* final do TVG, de forma que o mesmo não se sobreponha a áreas do Sistema Nacional de Áreas Classificadas. Alterações essas que podem ficar comprometidas ao ser aprovado o *layout* previsto para o terrapleno, sem ficar demonstrado que o mesmo é compatível com a implementação de um TVG que cumpra as condicionantes referidas.

Conclui-se assim, que:

- O RECAPE apresentado não inclui muitos dos elementos da DIA considerados necessários relativamente aos sistemas ecológicos.
- O RECAPE não demonstra o cumprimento das condicionantes da DIA, nomeadamente que o TVG não irá afetar áreas de SNAC.
- O aprofundamento de impactes apresentado no RECAPE não inclui a área marinha como solicitado na DIA, localizando-se parte do terrapleno nesta área.
- Os impactes nas espécies de flora protegida têm de ser analisados no projeto como um todo e não em cada componente de forma individual.

Assim, relativamente aos sistemas ecológicos, considera-se que não estão reunidas as condições para análise do RECAPE apresentado, descontextualizando o terrapleno previsto do projeto global do TVG sobre o qual foi emitida a DIA em vigor e cujos elementos foram definidos para o projeto como um todo e não considerando a sua apresentação faseada.

Alguns elementos, como os associados às dragagens ou navegação podem não ser relevantes no contexto global, mas os associados à implementação física do projeto não podem ser fragmentados e considerados independentes uns dos outros.

Para uma correta análise deve ser apresentado um RECAPE que demonstre o cumprimento das condicionantes ao *layout* do TVG, a caracterização dos sistemas afetados, o aprofundamento da avaliação de impactes, bem como a implementação das medidas de monitorização e compensação previstos na DIA.

Recursos Marinhos

O presente RECAPE considera apenas o Projeto de Execução de uma das 4 fases do Terminal Vasco da Gama.

Neste Relatório menciona-se que o Elemento 7 (*Resultado da consulta prévia às associações representativas dos sectores da pesca e apanha de animais marinhos para identificação e minimização dos constrangimentos decorrentes da obra a realizar, bem como do espaço a interditar à pesca para o normal funcionamento do novo terminal*) não é aplicável à fase em análise uma vez que esta diz respeito à execução de um terrapleno junto à margem, de suporte às futuras acessibilidades, não envolvendo ainda a construção ou operação do terminal portuário nem a movimentação portuária de cargas, navios ou equipamentos associados à exploração.

Embora não sendo esperados ainda constrangimentos decorrentes, por exemplo, de novas áreas adicionais a interditar à atividade da pesca no interior das novas bacias do Terminal XXI no âmbito das restantes fases do Projeto, considera-se que o RECAPE deveria informar quando prevê dar cumprimento à ao Elemento em questão.

Recursos Hídricos

Na sequência da apreciação dos elementos que constituem o RECAPE, verifica-se que o Projeto de Execução não cumpre integralmente todas as condições que levaram à aprovação do estudo Prévio na DIA, no âmbito do procedimento de AIA do Terminal Vasco da Gama.

Relativamente à pronuncia desfavorável da entretanto reprogramada pelo proponente - Fase 2, já constava dos documentos analisados que o proponente não iria incluir no RECAPE da Fase 1, a avaliação das condicionantes e da quase totalidade dos elementos previstos na DIA e que tal facto, evidenciava a dificuldade em assegurar o cumprimento desta decisão de forma avulsa para uma componente do futuro TVG, que não se afigurava autónoma e que não se enquadrava nos pressupostos com que a DIA tinha sido emitida.

Acresce também, que a proporcionalidade de cada elemento da DIA não foi estabelecida para o novo faseamento proposto pelo proponente, pelo que não é correto assumir, unilateralmente, quais as condicionantes/medidas aplicáveis a cada uma das fases entretanto reprogramadas do projeto TVG, conforme documentos apresentados em RECAPE Fase 1.

O terraplino não é um projeto autónomo. Vai ser construído com o propósito de acomodar as novas acessibilidades terrestres.

Efetua-se no âmbito dos recursos hídricos, a seguinte apreciação tendo em conta que foram efetuadas as seguintes alterações ao projeto:

- Alteração de área estudada para a fase em questão, com alteração de denominação e abrangência, enquadradas pelas alterações efetuadas nas acessibilidades: anteriormente chamada de “zonas de expansão portuária associadas” que incluíam uma “zona de expansão terrestre” que abrangia maioritariamente área terrestre, mas também marítima, e uma “zona de expansão marítima” que abrangia maioritariamente área marítima mas também terrestre, para agora um “terraplino” que integra parte das áreas acima indicadas, e aumenta a área anteriormente indicada.

Relativamente ao aumento de área do projeto, importa referir que a área suplementar de 3 623 m² no extremo nascente do terraplino que encosta ao molhe da bacia de adução da antiga Central Termoeletrica da EDP, extravasa a área de jurisdição portuária, a qual constituindo uma pequena área encaixada entre as duas zonas, se encontra a ser tratada pela APS para integração na área de jurisdição portuária, que ainda não foi aprovada.

Poder-se-ia admitir um aumento de área uma vez que foi demonstrada a neutralidade ambiental da área desse aumento, face ao aprovado, e contribuiria para o confinamento da área de operação portuária, contudo, esse aumento extravasa a área de jurisdição do proponente, alterando assim, os pressupostos de licenciamento.

Recorda-se, no que diz respeito à Margem e à Faixa de Proteção Costeira da Zona Marítima de Proteção, estando fora da área de jurisdição portuária, a redação do Programa da Orla Costeira Espichel-Odeceixe (POC EO) publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 87-A/2022, de 4 de outubro:

“NE 4 — Na Zona Marítima de Proteção são interditas as seguintes ações e atividades:

a) Ações que potenciem os riscos de poluição do meio marinho;

(...)

NE 6 — Na Faixa de Proteção Costeira (ZMP) estão condicionadas à demonstração da sua imprescindibilidade, as seguintes ações e atividades, sem prejuízo da autorização e parecer necessários das

entidades legalmente competentes e das decisões proferidas no âmbito da avaliação de impacte ambiental, quando aplicável:

(...)

d) *Infraestruturas portuárias e infraestruturas associadas à Zona Industrial e Logística de Sines;*"

(...)

NE 7 — Na Faixa de Proteção Costeira (ZMP) são interditas as seguintes atividades:

(...)

b) A edificação (...)

c) As ações que impermeabilizem ou poluam as areias;

d) As ações que possam vir a introduzir alterações na dinâmica costeira e consequente modificação da costa, exceto quando se revele imprescindível para a proteção de pessoas e bens ou nas situações previstas na alínea c) da NE 6;

e) As ações de destruição dos substratos rochosos submarinos e dos afloramentos;

f) As ações que possam vir a perturbar os habitats naturais associados à orla costeira (dunas, praias, lagoas costeiras, sapais, arribas, ilhas, leixões, formações vegetais costeiras e zonas húmidas dependentes) e os valores

florísticos e faunísticos associados, com exceção das previstas nas alíneas c), d), e), g) e h) da NE 5."

"NE 21 — Na Margem são permitidas as seguintes ações e atividades, mediante autorização das entidades competentes:

a) As atividades e **infraestruturas portuárias bem como as que sejam compatíveis com estas, quando em** [negrito e sublinhado nosso] áreas sob a jurisdição da Administração dos Portos de Setúbal e de Sesimbra e da Administração dos Portos de Sines e do Algarve;

(...)

c) *Infraestruturas e instalações associadas ao desenvolvimento da Zona Industrial e Logística de Sines;*

(...)

NE 24 — Na **Margem** são interditas as seguintes atividades:

a) *Realização de operações de loteamento, obras de urbanização, construção e ampliação*

(...)

b) *Prática de atividades passíveis de conduzir ao aumento da erosão, ao transporte de material sólido para o meio hídrico ou que induzam alterações ao relevo existente;"*

As normas de natureza específica relativas à margem e à faixa de proteção costeira aplicam-se cumulativamente, prevalecendo, na sua aplicação, as regras mais restritivas.

- A existência da Nota Técnica denominada "Abordagem Ambiental Integrada dos Projetos – Terminal Vasco da Gama e Novas Acessibilidades à Zona Leste do Porto de Sines", apresentada pelo proponente em junho de 2025 à APA, para validação do faseamento proposto e os correspondentes relatórios ambientais a elaborar para cumprimento da DIA, que altera o faseamento do projeto sujeito a AIA, bem como a demonstração do cumprimento das condicionantes/elementos/medidas/planos tal como previstas nessa avaliação. Desta forma, considera-se que existem para este fator condições da DIA por demonstrar, nomeadamente a apresentação dos estudos e programas de monitorização ambiental.

A este respeito, importa indicar o que diz o POC EO:

"As áreas de jurisdição (...) do porto de Sines são representadas no modelo territorial.

NG 9 - A atuação da Administração, no âmbito da gestão, planeamento e ordenamento, designadamente no âmbito das áreas portuárias, deve observar o seguinte:

a) *Garantir a adoção de soluções que considerem a minimização da interferência com as áreas naturalizadas características da orla costeira ou com valores naturais, patrimoniais e paisagísticos reconhecidos;*

b) *Privilegiar, na sua localização, áreas atualmente já artificializadas ou infraestruturadas, de forma a salvaguardar áreas menos perturbadas desse incremento de pressão;*

c) *Garantir que a realização de obras de engenharia costeira e fluvial promotoras de alterações do regime de caudais, correntes e dinâmica sedimentar, é acompanhada da realização de*

estudos dirigidos à quantificação e previsão dos efeitos esperados sobre a componente ecológica aquática e o impacto destas obras no recurso onda;

(...)

“NE 8 - Nas Praias com Ondas com Especial Valor para os Desportos de Deslize, identificadas no modelo territorial [caso da praia de S. Torpes] ou noutras que venham a ser consideradas como tal, deve observar-se o seguinte:

a) É interdita a realização de intervenções que possam interferir com as características das ondas, devendo, qualquer intervenção que possa vir a interferir com essas características, ser objeto de estudos específicos de forma a minimizar ou a anular essa interferência;

*b) As avaliações de impacto ambiental de operações de reposição do balanço sedimentar, obras de proteção costeira ou **obras portuárias na proximidade de locais identificados no modelo territorial como tendo ondas com especial valor para a prática de desportos de deslize, nomeadamente os que tenham reconhecimento estratégico turístico ao nível nacional, devem ponderar as implicações potenciais destas intervenções na prática destas modalidades.**” [negrito e sublinhado nosso]*

Embora o POC EO tenha sido publicado em 2022 e a DIA ter sido emitida em 2018, afigura-se que as medidas estabelecidas na DIA davam resposta a esta premissa, não estando, no entanto, a ser cumpridas para o projeto em avaliação.

- Relativamente à localização de estaleiros, conforme referido na DIA “*Elemento 18. Carta de Condicionantes dos locais de implantação de estaleiros, dos locais de depósito temporário e definitivo de terras, de acessos à obra e de todas as outras áreas de apoio à obra, privilegiando a ocupação de áreas já degradadas, nomeadamente, explorações de inertes na região*”, não está indicada a localização dos estaleiros, apenas se referindo a previsão da sua localização se efetuar em área de jurisdição portuária, junto ao local dos trabalhos, no seu lado nascente, em articulação com o acesso à obra, cabendo no entanto a sua decisão à entidade adjudicante em articulação com as condicionantes ambientais.
- Alteração do acabamento do terraplino de pavimentação definitiva impermeável, para *tout-venant*: “*(...) Desta forma não serão igualmente criadas superfícies impermeáveis que obrigariam à materialização já nesta fase de uma rede de drenagem geral, garantindo assim que as águas das chuvas se infiltrem no terreno, ou drenem em escoamento de superfície livre diretamente para o mar ou outros órgãos de drenagem específicos.*” A rede de drenagem geral deveria ser apresentada em sede de RECAPE.
- Alteração da cota de coroamento do cais (plataforma) de + 7,00 m (ZH) na fase de Estudo Prévio, para + 8,70 m (ZH) na fase de Projeto de Execução, justificada pela resiliência às alterações climáticas.
- O projeto em avaliação considera a existência da rotunda de S. Torpes que não está ainda materializada. Embora não diretamente ligado ao fator em análise, terá de ser avaliado o impacto na estrada a utilizar para a realização desta obra, uma vez que a mesma é bastante utilizada pelos utentes da região, uma vez que é a única via de acesso sul à cidade de Sines. O tráfego é muito intenso tendo em conta todos os projetos que decorrem no concelho ao que se somam os períodos de paragens para manutenção das fábricas e que acarretam um volume de movimentos pendulares maior (com acentuado acréscimo de população residente no concelho e nos concelhos limítrofes). A isto, deve ser somado também o uso balnear do concelho pelo que, não sendo rigorosamente integrante do fator recursos hídricos, diz respeito a um uso do território extremamente importante. De acordo com o RECAPE o acesso provisório será alvo de detalhe específico pela Entidade Executante (em função das necessidades locais que vier a considerar para o estaleiro e no respeito pelas condicionantes ambientais existentes que se inserem no Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra, devendo ser previamente aprovado pela Infraestruturas de Portugal dada a articulação que o mesmo terá de ter com a entrada e saída na EN120-1, não sendo assim avaliado em sede deste RECAPE. Também se refere no RECAPE que, com o início da obra do terraplino marítimo, a rotunda de S. Torpes na EN120-1 já estará materializada, permitindo a circulação mais fluida das viaturas pesadas entre a pedreira de Monte Chãos que fornecerá o material para o terraplino e a frente de obra, no entanto não é perceptível como tal ocorrerá.

Património cultural

Considerando que a DIA emitida se encontra em vigor até dezembro de 2026, e que o RECAPE não apresenta uma atualização da situação de referência para o fator Património cultural, considera-se que não se encontram reunidos os pressupostos técnico-científicos, nem normativos para dar conformidade / aprovação do RECAPE, uma vez que:

- O RECAPE não inclui informação patrimonial relativa aos resultados dos projetos desenvolvidos desde 2018, remetendo sobretudo para os estudos realizados sob a responsabilidade da arqueóloga Ana Sofia Melo Gomes, nessa data, não incluindo, portanto, uma atualização da situação de referência na vertente da arqueologia náutica e subaquática.
- O RECAPE remete a avaliação ambiental para os trabalhos de prospeção arqueológica subaquática em função da situação de referência de 2018, nomeadamente – *“A caracterização da situação de referência em meio subaquático apresentada baseia-se no levantamento geofísico com recurso a sonar de varrimento lateral e a magnetómetro desenvolvido pelo Instituto Hidrográfico e no levantamento por multifeixe realizados no âmbito do EIA do estudo prévio e que cobrem a área do atual projeto. Desses levantamentos e para toda a área de estudo do TVG na sua globalidade, obtiveram-se os seguintes resultados:”*:
 - *“Anomalias Detetadas: Foram identificadas 22 anomalias, das quais 7 foram verificadas por mergulho arqueológico, dado que se localizavam na área de incidência do projeto. 6 das anomalias revelaram-se geológicas após subsequente verificação no terreno e 1 anomalia como efeito antrópico causado pela central termoeleétrica de Sines. Os trabalhos tiveram ainda o cuidado de ter em atenção os canhões registados na zona, contudo nenhum foi relocado.”*
 - *“Paleocanal da Ribeira da Junqueira: Identificou-se uma estrutura geológica de elevado interesse científico talhada no xisto, com formação estimada entre 2 500 e 18 000 anos BP, correspondendo a uma época em que o nível do mar era inferior ao atual.”*
 - *“Naufrágios: Os conhecidos naufrágios de S. Torpes localizam-se a cerca de 1 500 metros de distância da área de projeto, entre a Costa da galé e a praia de S. Torpes, à profundidade entre o -1,9 m (ZH) e os -10 m (ZH), não havendo registo de bens culturais náuticos na área do aterro.”*
- Considerando o conjunto de projetos, empreitadas e investigação já desenvolvida desde 2018 na área do projeto reitera-se que *“A AII [Área de Incidência Indireta] em projeto subaquático deverá ser definida de acordo com as questões específicas da hidrodinâmica local, atendendo a que a cinética do meio proporciona dispersões distintas e por vezes mais vastas dos vestígios arqueológicos submersos”* (p. 5 da Circular Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental, de 23.03.2023).
- A reavaliação de impactes no âmbito do RECAPE, não integrou arqueólogo da vertente da náutica e subaquática e foi apenas realizado por arqueólogo da vertente terrestre. Pelo que, se encontra em falta a reavaliação nesta vertente.
- No que respeita ao património cultural náutico e subaquático o RECAPE apresentado cerca de oito anos após a DIA, não acrescenta em nada as conclusões alcançadas nos trabalhos arqueológicos de 2018; nem contempla os resultados obtidos noutros projetos já desenvolvidos ou em desenvolvimento no Porto de Sines.
- O RECAPE apresenta recorrentemente uma justificação para não aplicação das medidas definidas em sede de DIA (medidas 29, 30, 33, 34, 38) com o termo *“Não aplicável à Fase 1 definida para o faseamento do TVG (...)”*; quando o projeto e o RECAPE devem ser analisados de forma autónoma e integrando o cabal conhecimento dos impactes sobre o património cultural – *“A Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) é, nos termos da Lei, um instrumento de carácter preventivo da política do ambiente. São objetivos da AIA avaliar, de forma integrada, os possíveis impactes ambientais significativos, diretos e indiretos, decorrentes da execução dos projetos, tendo em vista suportar a decisão sobre a viabilidade ambiental dos mesmos e definir medidas destinadas a evitar, minimizar ou compensar tais impactes, auxiliando a adoção de decisões ambientalmente suscetíveis, granindo a participação pública e a consulta de interessados”* (art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 d outubro, na sua redação atual).
- Considera-se, também, que a dissociação dos projetos a desenvolver em múltiplos EIA (terrapleno, acessibilidades, outros) gera recorrentemente confusão e transferência de tarefas / empreitadas entre projetos. O que, inevitavelmente tem vindo a conduzir a uma fraca perceção e entendimento dos projetos a desenvolver e em que moldes é que estes são realizados. Tal situação ocorre frequentemente com os projetos em curso ou em desenvolvimento para o Porto de Sines, no que respeita à elaboração do fator património cultural; que em alguns casos (como o em apreciação) não inclui na direção técnico-científica

arqueólogo(s) da vertente náutica e subaquática o que tem vindo a impossibilitar o cumprimento do Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho, do Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro e da Circular Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental, de 23.03.2023). Por esse motivo reitera-se o disposto nas páginas 15 e 16 da mesma circular.

Verificou-se, assim que para o fator património cultural o RECAPE não reúne pressupostos técnico-científicos para verificar a conformidade do projeto de execução com a DIA.

Apresenta-se de seguida a apreciação dos restantes fatores ambientais que se considera não se ter dado adequado cumprimento à DIA.

Ambiente Sonoro

Quanto à evolução do ruído ambiente devido ao projeto, em fase de exploração, é indicada uma previsão de um acréscimo máximo de 6 dB(A) até ao ano horizonte, face à situação de referência, que, porém, não virá a violar, nos recetores sensíveis, os valores limite dos indicadores Lden e Lnoite em dB(A) estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído, não tendo sido indicadas medidas de minimização a adotar.

Vibrações

A DIA aborda a temática apenas no contexto da exploração da pedreira de Monte Chãos, destinada ao fornecimento de materiais para a construção do projeto. Contudo, a exploração desta pedreira, propriedade da APS, foi, na sequência de um projeto de ampliação, sujeita a um procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental autónomo, dispondo de DIA válida. Da análise do RECAPE e tendo em conta as alterações introduzidas em fase de projeto de execução relativamente ao estudo prévio constata-se não foram identificados impactes relevantes associados às vibrações.

Socioeconomia

Uma parte significativa dos elementos e planos previstos não foi apresentada, com fundamento na sua não aplicabilidade à fase em análise. Considera-se que os Elementos 7 e 10 são relevantes para a antecipação e minimização de potenciais impactes sobre atividades económicas, como a pesca e o turismo, pelo que deviam ter sido considerados.

Face à previsão de envolvimento de cerca de 300 e 500 trabalhadores em cada uma das fases de execução do projeto e atendendo à carência habitacional e à urgência de garantir condições condignas para o alojamento temporário dos trabalhadores do setor da construção civil, alerta-se para a aplicação do Decreto-Lei n.º 123/2025, de 21 de novembro, requisitos aplicáveis ao alojamento temporário destinado a trabalhadores deslocados do setor da construção civil.

Ordenamento do território

No que concerne a compatibilidade com o PDM de Sines (PDMS):

Ordenamento:

- O terrapleno em estudo, abrange as Áreas e faixas de proteção, enquadramento e integração (Planta de Ordenamento I). No entanto situa-se dentro da área de jurisdição do Porto de Sines, pelo que nos termos do Decreto-Lei n.º 337/98, de 3 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 44/2014, de 20 de março, fica sujeita às condições da classe Áreas Portuárias, nos termos dos artigos 29º e 30º do Regulamento do PDMS. Ainda de acordo com o artigo 30º do PDM, e dada a importância do porto na vida económica e urbanística da cidade de Sines, prevê-se o estabelecimento de contactos entre a APS e a Câmara Municipal de Sines, sempre que qualquer destas entidades o solicitar ou quando a elaboração dos estudos e planos, nomeadamente para o licenciamento de atividades portuárias de exercício condicionado ou a concessão de serviços públicos portuários. Verifica-se, no entanto, a existência de uma área de 3 623 m² no extremo nascente do terrapleno que encosta ao molhe da bacia de adução da antiga Central Termoelétrica da EDP (entretanto em desativação), que extravasa a área de jurisdição portuária e que é necessária para o projeto. Esta área encaixada entre as duas utilizações, deverá ser integrada na área de jurisdição portuária.

Importa salientar que se considera existir uma interdependência entre a construção o projeto em avaliação que corresponde à fase 1 e o desenvolvimento das restantes fases em que a APS dividiu o projeto do TVG, pelo que

a construção da Fase 1, sem a concretização da Fase 3 e 4, não permitirá a plena operacionalização do terminal portuário, podendo traduzir-se apenas na geração de impactes ambientais negativos decorrentes da sua construção.

5. CONSULTA PÚBLICA

A consulta pública, nos termos do artigo 20º do Decreto-lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, decorreu durante 15 dias úteis, de 8 a 28 de abril de 2026.

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas 205 exposições com a seguinte proveniência:

- Câmara Municipal de Sines.
- ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil.
- Direção-Geral do Território (DGT).
- Turismo de Portugal, IP.
- Águas de Santo André, S.A..
- Aicep Global Parques – Gestão de Áreas Empresariais e Serviços, S.A..
- Zero – Associação Sistema Terrestre Sustentável.
- *Save The Waves Coalition*.
- SOS São Torpes.
- Escola de Surf do Litoral Alentejano.
- Casas da Escola Turismo, Lda..
- Sociedade Agroturismo Monte do Barranquinho, Lda..
- Casa Maono Alojamento Local.
- 192 cidadãos.

A Câmara Municipal de Sines refere que reconhece:

- A relevância estratégica do projeto para o sistema portuário nacional.
- O seu contributo para o reforço da capacidade logística e ferroviária.
- O papel estruturante da Fase 1 no desenvolvimento das fases subsequentes.

No entanto, atendendo à natureza da intervenção, identifica preocupações relevantes ao nível dos sistemas ecológicos, em particular no meio marinho.

Assim, recomenda o seguinte:

- Implementação rigorosa de planos de controlo de espécies exóticas invasoras.
- Garantia de que as operações de remoção não promovem a sua dispersão.
- Execução contínua das obras, evitando interrupções prolongadas.
- Minimização da duração global da intervenção.
- Reforço da monitorização ambiental em tempo real, com capacidade de gestão adaptativa.
- Monitorização pós-intervenção das áreas envolventes;
- Adoção de soluções de engenharia ecológica (*nature-based solutions*), designadamente:
 - a. Aumento da complexidade estrutural das superfícies.
 - Introdução de rugosidades, cavidades e fendas.
 - Simulação de substratos rochosos naturais.
 - b. Implementação de muros marinhos vivos
 - Aplicação de painéis modulares com textura ecológica.
 - Promoção da colonização por organismos marinhos.
 - c. Poças de maré artificiais
 - Criação de micro habitats permanentes em situação de baixa-mar.
 - Apoio ao desenvolvimento de espécies juvenis.
 - d. Utilização de materiais bio recetivos

- Aplicação de betão com pH ajustado.
- Incorporação de rocha natural local.

Quanto à Monitorização Ambiental, recomenda o seguinte:

- Continuidade e reforço dos programas de monitorização existentes.
- Integração de indicadores ecológicos específicos (ex.: biodiversidade bentónica, colonização de estruturas artificiais).
- Promoção da divulgação pública dos resultados.

A Câmara Municipal propõe, ainda, a implementação de uma medida de compensação de carácter inovador, através da realização de ações de ciência cidadã, previamente ao início da obra, financiadas pelo promotor e desenvolvidas em articulação com entidades locais e científicas.

Refere os componentes do Programa de Ciência Cidadã:

1. Recolha, catalogação e realocização de fauna pouco móvel, nomeadamente:
 - Equinodermes.
 - Crustáceos.
 - Moluscos.
 - Ictiofauna associada a substratos rochosos.
2. Envolvimento da comunidade e entidades locais:
 - Município de Sines.
 - Associações locais.
 - Comunidade educativa.
 - Entidades envolvidas na execução do projeto.
3. Apoio científico por instituições de investigação, assegurando rigor metodológico.
4. Articulação com entidades competentes em matéria ambiental.
5. Realocização da fauna para áreas costeiras adjacentes com elevado valor eco lógico (ex.: Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina).

Face ao exposto, considera que o projeto poderá prosseguir, desde que:

- Seja assegurado o cumprimento integral das condicionantes da DIA.
- Sejam reforçadas as medidas de minimização de impactes no meio marinho.
- Se integrem soluções de engenharia ecológica na conceção das infraestruturas.
- Se implementem medidas de compensação eficazes e inovadoras.

Reitera necessidade de compatibilizar o desenvolvimento portuário com a salvaguarda dos ecossistemas costeiros e marinhos, garantindo uma abordagem sustentável e resiliente.

A ANAC informa que o local em análise não se encontra condicionado por quaisquer servidões aeronáuticas civis, zonas de proteção de aeródromos civis certificados ou pistas para ultraleves aprovadas pela ANAC.

Refere que embora o local se encontre na proximidade da área de recolha de água pelas aeronaves de asa fixa de combate aos incêndios rurais, designada como “ponto de *scooping* 69 São Torpes”, não prevê que o terraplino previsto venha a constituir impedimento à operacionalidade das aeronaves.

Assim, e não constituindo o terraplino um obstáculo à navegação aérea, conforme a Circular de Informação Aeronáutica 10/03, de 6 de maio, “Limitações em Altura e Balizagem de Obstáculos Artificiais à Navegação Aérea1”, a ANAC refere que nada tem a obstar ao projeto.

A DGT informa que o projeto em avaliação não interfere com nenhum vértice geodésico pertencente à Rede Geodésica Nacional (RGN), nem nenhuma marca de nivelamento pertencente à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP).

Assim, refere que o projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela DGT.

Refere, ainda, que a cartografia topográfica, vetorial ou imagem, nas escalas entre 1:1 000 e 1:10 000, e também na escala 1:25 000, deve ser homologada ou oficial, cf. preconizado no Decreto-Lei 193/95, de 28 de julho, na sua atual redação. A utilização de cartografia topográfica sujeita a direitos de propriedade carece de autorização de utilização pela respetiva entidade.

Por último, refere que a representação dos limites administrativos deve ser realizada recorrendo à Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) em vigor, disponível na página de internet da DGT.

O Turismo de Portugal refere que, atualizados os recetores sensíveis de cariz turístico, num *buffer* de 3 000 m dos limites do terrapleno verifica-se, com base na informação disponível, a existência da seguinte oferta turística:

- A noroeste do projeto, no limite do *buffer* e na orla do perímetro urbano da cidade de Sines:
 - 1 estabelecimento de alojamento local, com capacidade para 4 utentes, localizado a cerca de 2600 m de distância;
 - 1 hotel de 4*, com 200 camas, localizado a cerca de 2830 m de distância;
 - 6 estabelecimentos de agentes de animação turística, localizados entre os 2760 m e os 3000 m de distância.
- A sudeste do projeto:
 - Praia de S. Torpes, localizada a cerca de 550 m de distância. Esta localização possui, ainda, 2 estabelecimentos de agentes de animação turística e 2 *spots* de surf (áreas naturais costeiras onde as condições de vento, ondulação e maré criam ondas propícias para o surf)
 - Parque de Campismo e Caravanismo de S. Torpes, de 3*, com capacidade para 660 utentes, localizado a cerca de 2380 m de distância do projeto
 - Praia de Pelengana, localizada a cerca de 2500 m de distância.
 - Praias do Morgavel e da Navalheira, localizadas a cerca de 2650 m de distância.
 - Vários restaurantes e bares, localizados ao longo da faixa costeira, que atuam também como apoios de praia.
- Fora do *buffer*, também a sudeste do projeto:
 - Praias de Vale Figueiros e da Oliveirinha, também *spots* de surf, a cerca de 4000 m de distância.

A área costeira do concelho é percorrida pela “Rota da Costa Atlântica – Alentejo”, integrada no “Eurovelo 1”, âncora do projeto “*Portuguese Trails*” que pretende posicionar internacionalmente Portugal como destino de *cycling* e *walking*, percorrendo toda a Costa Atlântica portuguesa desde Vila Real de Santo António até Caminha.

Ressalva, ainda, que embora não tenham sido identificados outros recetores sensíveis ao nível do alojamento turístico, poderá existir oferta decorrente de eventuais empreendimentos turísticos com processo de licenciamento em curso, situação que não é possível aferir, atendendo a que, atualmente, não é obrigatória a intervenção do Turismo de Portugal nas operações urbanísticas de obras de edificação dos empreendimentos turísticos, para além do facto de a competência quanto à aprovação e classificação de algumas tipologias ser estritamente das Câmaras Municipais (casas de campo, agroturismo, turismo de habitação e parques de campismo e de caravanismo), pelo que esta informação deverá ser obtida junto da Câmara Municipal de Sines.

Refere que quanto à reprogramação do faseamento da execução do futuro TVG, de duas para quatro fases, tendo em consideração as questões suscitadas pelo TdP na fase de estudo prévio, bem como as condições estabelecidas na DIA, salienta os seguintes aspetos:

- Quanto à identificação e reavaliação dos impactes com relevância para o setor do turismo:
 - Nos fatores ambientais reavaliados deverá constar o fator Socioeconomia, uma vez que a construção do terrapleno terá repercussões diretas na atividade turística a sudeste do projeto, nomeadamente nas atividades económicas e de lazer nas zonas balneares de S. Torpes e praias seguintes, nas fases de construção e exploração, a saber: emissões sonoras, alteração da qualidade do ar, alteração da qualidade da água, alteração da morfologia da praia, alteração dos padrões de hidrodinâmica costeira e diminuição da ondulação, perda de condições para a prática de desportos de ondas, perda dos *spots* de surf, inviabilidade económica das escolas de surf ali instaladas, perturbação económica dos restaurantes e bares ali existentes.

- Considera que os impactes avaliados no fator Recursos Hídricos, na fase de construção (aumento temporário da turbidez da água, suspensão de sedimentos finos junto à interface terra-mar e risco de contaminação por derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros fluidos hidráulicos, com potencial afetação da qualidade da água costeira) e, na fase de exploração (alteração dos padrões de hidrodinâmica costeira e redução da circulação livre de massas de água, com o aumento do tempo de renovação de 1 dia para 5 a 7 dias, com potencial afetação da qualidade da água costeira) deverão, também, ser avaliados no fator Socioeconomia, face à afetação das referidas atividades económicas e de lazer que ali se desenvolvem.
- Também os impactes avaliados no fator ambiental Qualidade do Ar, na fase de construção (emissões difusas de material particulado e gases de combustão) deverão ser avaliados no fator Socioeconomia, alertando para o facto de, conforme referido no RECAPE, os ventos predominantes serem oriundos de noroeste e, como tal, conduzirem as poeiras para sudeste, maioritariamente, onde se localiza a zona balnear e de desportos náuticos. É ainda referido que os meses mais sensíveis, em termos de emissão de partículas, serão os de junho a setembro, pelo que alerta, novamente, para a importância da avaliação daqueles impactes sobre a fruição da zona balnear. É identificado como recetor sensível mais próximo da obra, uma habitação isolada, localizada a cerca de 570m a nordeste do projeto; devendo ser identificada também como recetor sensível, a praia de S. Torpes, localizada a cerca de 550m de distância a sudeste da obra, na direção dos ventos dominantes e, eventualmente, as praias seguintes, caso se justifique.
- Após a avaliação daqueles impactes no fator Socioeconomia deverão ser adotadas medidas de minimização adequadas, as quais foram já discriminadas na DIA.
- Quanto aos elementos a apresentar no RECAPE com relevância para o setor do turismo:
 - De acordo com as condicionantes da DIA, deveria ter sido apresentado no RECAPE um estudo de identificação e avaliação dos impactes do projeto nas atividades económicas e de lazer nas zonas balneares (durante as fases de construção e de exploração), o que não se verificou.
 - A elaboração de tal estudo, permitiria a identificação de medidas de minimização que favorecessem a manutenção e compatibilidade das atividades ligadas ao surf, a utilização da praia de São Torpes e/ou a sua reconversão para atividades económicas com o mesmo objetivo turístico e de aproveitamento dos recursos existentes (mar, ondulação, vento e património) próximo das localizações atuais, bem como avaliar possíveis intervenções para a melhoria da prática de desportos de ondas nas praias de Sines, ou, em face dos resultados, prever um mecanismo compensatório para as três escolas de surf instaladas na praia de São Torpes.
 - A não apresentação daqueles elementos solicitados na DIA é justificada como não sendo aplicável à nova Fase 1 do TVG, argumento do qual o Instituto discorda, uma vez que os impactes com relevância para o setor do turismo se fazem sentir logo na fase da construção do terrapleno, sendo necessário acautelá-los previamente ao início das obras.
- Em resposta às medidas de minimização para controlar a dispersão de partículas sólidas/sedimentos em suspensão sobre as águas da linha de costa e da praia de S. Torpes, impostas na DIA (fase de obra), é referido que a medida só é aplicável às Fases 3 e 4 da reprogramação do TVG, o que é contrário ao mencionado na reavaliação dos impactes nos Recursos Hídricos, na fase de construção do terrapleno, onde são propostas medidas equivalentes às da DIA, o que deverá ser retificado.
- A DIA indica, ainda, que deverão ser desenvolvidas propostas para implementação dos planos de monitorização da dispersão de contaminantes e sedimentos, monitorização dos efeitos sobre as atividades económicas e monitorização do regime sedimentar (com o objetivo de monitorizar a evolução da praia de São Torpes, devendo começar 1 ano antes do início da fase de construção, cobrir toda a fase de construção e ainda cinco anos de fase de exploração), sendo referido no RECAPE que a medida não é aplicável à nova Fase 1 do TVG, argumento do qual o Instituto, mais uma vez, discorda, pelos motivos acima referidos no ponto, chamando a atenção para o facto de que um dos planos deverá ser implementado 1 ano antes do início da fase de construção.

Assim, tendo por base a informação disponível, entende esta entidade que o projeto de execução apresentado não acautelou devidamente ou ignorou os impactes ambientais da nova Fase 1 do TVG sobre os recursos turísticos existentes na proximidade do projeto, cuja minimização e compensação foi, no seu entender, corretamente identificada e definida na DIA, através das medidas de minimização, estudos e programas de monitorização aí elencados, os quais se afiguram como adequados, independentemente da reprogramação do

faseamento do TVG, uma vez que as alterações propostas não alteram a magnitude e significância dos impactos anteriormente avaliados, não estando, assim, demonstrada a conformidade ambiental do projeto de execução com a DIA, no que concerne à atividade turística.

A pronúncia da Águas de Santo André, S.A., incide especificamente sobre o tratamento dado, em sede de RECAPE, à matéria dos potenciais impactos do projeto no regime sedimentar da bacia de adução associada à antiga Central Termoelétrica de Sines (CTS).

Esta entidade refere no âmbito dos antecedentes que em sede de consulta pública do procedimento de AIA, foi suscitada pela EDP – Gestão da Produção de Energia, S.A., a possibilidade de impactos negativos na bacia de adução da CTS decorrentes da alteração do regime de sedimentação induzida pelo projeto, tendo sido igualmente assinalada a inexistência de uma avaliação direta e específica desse impacto no EIA.

Para além de propor como medida de compensação, a monitorização da acumulação de dragados e a sua qualidade ao longo dos anos na bacia de adução e da temperatura da água de refrigeração, também referiu que, caso ocorra uma alteração significativa das condições atuais, nomeadamente um aumento do sobrecusto que a Central de Sines terá de suportar para mitigar esses impactos, deverá ser assegurada a correspondente compensação financeira. A pronúncia em questão consta da DIA, na Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão.

Da análise do RECAPE resulta que a abordagem adotada relativamente à pronúncia supramencionada assenta essencialmente na desativação da Central Termoelétrica de Sines e na futura transferência da gestão da bacia de adução para a AdSA.

Contudo, tal enquadramento não constitui, por si só, uma avaliação ambiental dos efeitos físicos do projeto, nem demonstra que a suscetibilidade de alteração do regime sedimentar anteriormente identificada deixou de ser relevante. A desativação da central enquanto unidade industrial e a alteração da entidade gestora não eliminam a natureza física dos possíveis impactos, nem a relação causal entre o projeto e potenciais fenómenos de deposição sedimentar ou assoreamento da bacia.

À data, encontra-se em fase de adjudicação o Estudo Prévio e o Estudo de Impacte Ambiental do projeto de Reforço do Sistema de Abastecimento de Água à Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS), promovido pela AdSA, o qual contempla, entre outros aspetos a definição das soluções de captação de água do mar na bacia associada à antiga CTS; a instalação de um sistema de produção de água industrial, envolvendo uma unidade de dessalinização; e, o sistema de elevação e transporte de água para a zona norte da ZILS, sendo que neste enquadramento qualquer alteração do regime sedimentar da bacia de adução assume relevância acrescida, por poder interferir diretamente com a viabilidade da utilização das infraestruturas cuja gestão foi atribuída à AdSA por determinação legal.

Entendem que esta matéria não foi objeto de densificação técnica no RECAPE, tendo o seu tratamento sido substituído por mera referência a alterações de natureza institucional e a enquadramentos de gestão futura.

Nestes termos, considera esta entidade que deverá ser ponderada a necessidade de uma clarificação adicional do RECAPE quanto ao enquadramento da bacia de adução associada à antiga Central Termoelétrica de Sines no sistema de monitorização ambiental do projeto, designadamente no que respeita à avaliação da evolução da acumulação de sedimentos e da respetiva qualidade. Em função dos resultados dessa avaliação, deverão ser apurados os impactos potenciais do projeto na atividade da AdSA, enquanto entidade concessionária legalmente responsável pela gestão das infraestruturas em causa, bem como os eventuais sobrecustos que lhe sejam imputáveis, de modo a assegurar a definição e aplicação de um mecanismo de compensação financeira adequado.

A aicep Global Parques – Gestão de Áreas Empresariais e Serviços, S.A. refere que já emitiu 3 Títulos de Isenção de Licenciamento de Operação Urbanística, para os loteamentos C1.1, 3C1 e 4C1. Embora não seja no âmbito da presente consulta pública, alerta para os eventuais conflitos territoriais relativos à reativação da linha férrea que sai da Central Termoelétrica de Sines, agora desativada e em desmantelamento.

A par destes loteamentos, está ainda a desenvolver o loteamento 2C1, embora o Título de Isenção de Licenciamento de Operação Urbanística ainda não tenha sido emitido.

Existe um coletor proveniente da ZILS que recolhe as águas pluviais de praticamente toda a zona sul da ZILS e as encaminha para o mar na zona agora prevista terraplenar. É de grande importância que seja assegurado, agora, o papel fulcral daquele coletor, bem como nas soluções a adotar pelos eventuais concessionários do Terminal Vasco da Gama.

A aicep Global Parques tem um projeto para a construção de uma rotunda em frente à antiga portaria da Central Termoelétrica de Sines, mas não tem prazo previsto para a sua concretização, pelo que não deve ser considerada como existente no projeto das novas acessibilidades.

Sendo a aicep Global Parques a entidade gestora da ZILS, onde estão instalados vários projetos produtores de diversas matérias e, naturalmente, consumidores de outras, demonstra o seu apoio ao projeto da APS, para a fase 1 do terrapleno do Terminal Vasco da Gama, por configurar um projeto de expansão do porto e das atividades logísticas em Sines.

A ZERO considera que o presente RECAPE não oferece garantias suficientes de conformidade ambiental num contexto de emergência climática, incerteza regulatória internacional sobre o transporte marítimo, pressão sobre áreas classificadas e necessidade de reorientar a economia portuguesa para cadeias produtivas mais curtas, resilientes e compatíveis com a neutralidade climática.

Refere que deverá ser aplicado o princípio da precaução e não limitar a sua decisão a uma leitura formal da antiga DIA. Considera que o que está em causa não é apenas a conformidade de uma obra com condicionantes emitidas há mais de oito anos, é a compatibilidade de uma decisão estrutural de expansão portuária com a proteção do sistema climático, a integridade da Rede Natura 2000, a adaptação costeira e os objetivos estratégicos de uma economia verdadeiramente verde.

Assim, a ZERO pronuncia-se desfavoravelmente à aprovação do RECAPE nos termos apresentados e requer a suspensão do procedimento até à realização de uma avaliação ambiental atualizada, integrada, cumulativa e climaticamente compatível.

A SOS São Torpes, a Save The Waves Coalition e a Escola de Surf do Litoral Alentejano manifestam-se contra o projeto em avaliação, destacando-se as seguintes razões:

- A interrupção do transporte natural de sedimentos (Norte-Sul) pelas barreiras artificiais do Porto impede a reposição de areias a Sul. A construção do novo Terminal Vasco da Gama, embora situada fora da área protegida, irá acelerar este processo, condenando a Praia de São Torpes — que integra a Zona Especial de Conservação (ZEC) Costa Sudoeste (PTCON0012) — à destruição por défice sedimentar.
- Relativamente à Zona Especial de Conservação (ZEC) Costa Sudoeste (PTCON0012) o relatório afirma que “*o projeto não interfere com a mesma*”, quando são evidentes os impactos na alteração do regime sedimentar da praia de São Torpes. Sobre o Programa da Orla Costeira Espichel – Odeceixe (POC-EO) o Relatório Base refere uma vez mais apenas a intervenção dentro da infraestrutura portuária sob jurisdição da APS, omitindo as consequências dramáticas na Praia de São Torpes abrangida pelo referido POC-EO.
- A aprovação de um projeto com impacto ambiental significativo requer prova clara da sua utilidade pública. Nos termos do princípio da proporcionalidade, a APS deve escolher a solução menos lesiva para os direitos dos cidadãos.
- O procedimento administrativo deve obedecer ao princípio da verdade material, o que implica decisões baseadas em informação completa e atual. O recurso a uma DIA de 2018, que não contempla a dimensão social e cultural da comunidade local e que se encontra desatualizada face à rápida erosão costeira verificada em 2026, configura um erro nos pressupostos factuais.
- Ao contrário do que é referido no RECAPE as mudanças introduzidas no desenho e no modelo de exploração do terminal, relativamente ao Estudo Prévio, assumem carácter significativo, em particular no que respeita à volumetria do aterro. Sob pena de nulidade por usurpação de competências, tais modificações exigem a realização de um novo procedimento de AIA.

- A divisão da obra em quatro fases distintas configura um fracionamento do projeto, prática proibida pelo direito europeu e nacional quando visa diluir a avaliação dos impactes cumulativos. Esta opção dificulta a verificação do cumprimento das condicionantes e fragmenta a responsabilidade jurídica da APS, contrariando os princípios da unidade do procedimento e da precaução.

Face ao exposto, solicita a anulação do procedimento de avaliação do RECAPE e exigem uma nova Avaliação de Impacte Ambiental. Solicita, ainda, a atualização das medidas de minimização face à erosão real de 2026.

A Casas da Escola Turismo Lda., a Sociedade Agroturismo Monte do Barranquinho Lda. e a Casa Maono Alojamento Local manifestam oposição ao projeto em avaliação, apontando impactes ambientais, económicos e legais significativos associados à expansão portuária em Sines e aos seus efeitos na Praia de São Torpes.

Consideram que a Praia de São Torpes constitui um ativo estratégico para o turismo, o surf e a economia local, alertando que a destruição da praia e da sua “onda” terá consequências diretas e irreversíveis na hotelaria, restauração e no turismo da Costa Vicentina. Referem, ainda, que a erosão costeira tem sido agravada pelas sucessivas intervenções da APS, devido à interrupção do transporte natural de sedimentos, prevendo-se um agravamento acentuado com a construção do Terminal Vasco da Gama.

Criticam a desatualização dos estudos do RECAPE, assentes numa DIA de 2018 que não considera a erosão severa ocorrida em março de 2026, bem como a insuficiência das medidas de mitigação propostas. Alertam, ainda, para os riscos do projeto na Rede Natura 2000 e no Parque Natural.

A Casa Maono questiona, ainda, o fracionamento do projeto em quatro fases, considerando que essa divisão visa ocultar impactes cumulativos e diluir responsabilidades.

Face ao exposto, as entidades solicitam:

- a não validação ou anulação do RECAPE;
- a realização de uma nova Avaliação de Impacte Ambiental;
- a atualização urgente das medidas de minimização da erosão;
- a quantificação dos prejuízos económicos para o setor do turismo;
- e a implementação de soluções eficazes de transposição de sedimentos (“bypass fixo”) antes do avanço da Fase 1.

A Casa Maono acrescenta que, caso o projeto avance sem revisão substancial, pondera apresentar queixa junto da Comissão Europeia, instaurar ações de responsabilidade civil contra o Estado e a APS e requerer a suspensão de eficácia do projeto nos tribunais administrativos.

Dos cento e noventa e dois cidadãos, apenas um se manifesta a favor do projeto em avaliação, pelas mais valias para a região, sendo que os restantes cidadãos manifestam oposição ao projeto, destacando os seguintes argumentos:

- As alterações introduzidas, em particular o novo faseamento da obra, constituem uma modificação substancial do projeto inicial.
- Adiar o cumprimento das condicionantes da DIA de 2018 para fases posteriores, fragmenta responsabilidades, dificulta a fiscalização e compromete a aplicação das medidas de mitigação previstas.
- É notório o impacto cumulativo das sucessivas expansões portuárias sobre a costa a sul.
- A DIA emitida em 2018, ainda em fase de Estudo Prévio, é considerada insuficientemente detalhada, desatualizada face às medidas atualmente propostas e omissa em aspetos relevantes, nomeadamente na caracterização social e cultural da Praia de São Torpes, entendida como um espaço público de grande relevância para a comunidade local e visitantes.
- A degradação progressiva do areal de São Torpes, associada às sucessivas expansões do Terminal XXI, é um fenómeno observável e documentado.

Comentário da CA

As preocupações expressas nas exposições apresentadas vão ao encontro das expressas pela CA ao longo deste Parecer. De uma forma global, as entidades discordam dos argumentos apresentados para o facto de não terem

sido apresentados condicionantes, elementos, medidas de minimização e planos solicitados na DIA que consideram relevantes para a previsão de impactes; as quatro fases em que foi dividido o Estudo Prévio configura um fracionamento do projeto, que dilui a avaliação dos impactes cumulativos, dificultando a verificação do cumprimento das condicionantes; o projeto em avaliação não acautelou devidamente ou ignorou impactes ambientais, cuja minimização e compensação foi identificada na DIA, os quais deviam ter sido cumpridos, independentemente da reprogramação do faseamento do TVG, não estando, assim, demonstrada a conformidade ambiental do projeto de execução com a DIA; o RECAPE não oferece garantias de conformidade ambiental, estando em causa para além da conformidade com a DIA, a compatibilidade de uma decisão estrutural de expansão portuária com a proteção do sistema climático, a integridade da Rede Natura 2000, a adaptação costeira e os objetivos estratégicos de uma economia verde; as associações associadas ao surf também se pronunciam desfavoravelmente ao projeto mencionando que as mudanças introduzidas assumem carácter significativo, exigindo a realização de um novo procedimento de AIA; por último de mencionar que dos 109 cidadãos que se manifestaram, 108 são contra o projeto.

6. CONCLUSÕES

O RECAPE em avaliação diz respeito ao projeto de execução do “Terminal Vasco da Gama (Terrapleno)”. O Terminal Vasco da Gama foi sujeito a procedimento de AIA em fase de Estudo Prévio (AIA n.º 3009), tendo sido emitida uma DIA favorável condicionada, a 28/12/2018.

Na fase de estudo prévio, o Terminal Vasco da Gama, tinha como objetivo a criação de uma nova infraestrutura portuária em Sines para a movimentação de contentores, de forma a dimensionar a infraestrutura adequada para acomodar o aumento de tráfego que se perspectivava no Porto de Sines. Assim, este projeto envolvia a construção em simultâneo ou em duas fases, de uma frente de acostagem com aproximadamente 1 378 m de comprimento, destinada à carga e descarga de contentores, constituída por uma estrutura de acostagem (incluindo cais de acostagem, com soluções alternativas) e por um terrapleno (e respetivas retenções marginais de proteção), onde se desenvolveria o parque de contentores e de um quebra-mar destacado. O terrapleno previsto, à data, era constituído por áreas de localização do parque de contentores e área logística, incluindo edifícios, equipamentos, circulação de pessoas e de mercadorias e redes técnicas. Suportaria a Zona do terminal de contentores e a rede viária de acesso.

Posteriormente à emissão da DIA, a APS pretendendo dar continuidade à concretização do projeto do TVG, de forma faseada, definiu, para o projeto as seguintes fases, as quais diferem das previstas no estudo prévio:

- Fase 1: terrapleno destinado a acomodar as acessibilidades às futuras áreas de concessão, nomeadamente ao Terminal Vasco da Gama, bem como a outros terminais que possam vir a ser desenvolvidos entre o Terminal XXI e o Terminal Vasco da Gama, objeto do RECAPE em avaliação.
- Fase 2: acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, objeto do procedimento de AIA n.º 3903, o qual foi desconforme.
- Fase 3: terraplenos, retenções marginais, estrutura de acostagem com 1.015 m, quebra-mar, bacia de manobra e bacia de acostagem, bem como acessibilidades ferroviárias (linha de receção/expedição e carga/descarga do terminal).
- Fase 4: terraplenos, retenções marginais e estrutura de acostagem com 363 m.

O projeto em avaliação neste RECAPE corresponde, assim, à fase 1 acima descrita, tendo nesta fase a APS considerado que as condições de base para a execução do TVG, correspondem à prévia criação das acessibilidades terrestres que permitirão servir toda a zona leste do porto de Sines, para nascente do atual Terminal XXI, as quais incluem uma nova ligação ferroviária redundante ligada à Linha de Sines para aumentar a resiliência do porto no que diz respeito às ligações ferroviárias. Essas novas acessibilidades rodoviárias e ferroviárias que constituem a nova Fase 2 da reprogramação do TVG, materializam-se, contudo, em parte sobre o terrapleno que constitui a Fase 1, em avaliação.

Diferindo do previsto no estudo prévio do TVG, onde os terraplenos eram avaliados em conjunto como zona de expansão portuária, incluindo o necessário para suportar as acessibilidades ao Terminal TVG, nesta fase o terrapleno em avaliação destina-se unicamente a receber as referidas novas acessibilidades rodoferroviárias. Refere também a APS que o posicionamento agora adotado para o feixe de linhas férreas no tardo do terminal, paralelo à linha de costa, assim como para o acesso rodoviário no limite e extremidade este da área de concessão, que levam a um ajuste na configuração do terrapleno, conferem uma maior flexibilidade para a solução de um futuro *layout* do Terminal Vasco da Gama, traduzindo-se numa vantagem competitiva no âmbito do lançamento de um novo concurso de concessão.

Neste contexto, os objetivos do terrapleno em fase de projeto de execução diferem dos previstos no estudo prévio. Acresce o facto de a DIA emitida caducar a 28/12/2026, não se encontrando assegurada a submissão, dentro do prazo de validade da referida decisão, da totalidade dos projetos de execução que compõem o referido Terminal. Salienta-se, ainda, que, ao abrigo do disposto no n.º 7 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a validade desta DIA não poderá ser objeto de nova prorrogação.

Também, no âmbito da reavaliação de impactes efetuada no RECAPE e da apreciação das alterações efetuadas ao estudo prévio, foram identificadas lacunas significativas em fatores determinantes nesta apreciação, designadamente nos sistemas ecológicos, nos recursos marinhos, nos recursos hídricos e no património cultural.

Considerou-se para os sistemas ecológicos que:

- O RECAPE apresentado não inclui muitos dos elementos da DIA considerados necessários relativamente aos sistemas ecológicos, bem como a Condicionante 1 relativa à alteração do *layout* do Terminal, a qual apresenta condicionantes muito relevantes (1.1 e 1.2.) que vão ter implicações no *layout* final do TVG, de forma que o mesmo não se sobreponha a áreas do Sistema Nacional de Áreas Classificadas. Alterações essas que podem ficar comprometidas ao ser aprovado o *layout* previsto para o terraplino, sem ficar demonstrado que o mesmo é compatível com a implementação de um TVG que cumpra esta condicionante.
- O RECAPE não demonstra o cumprimento das condicionantes da DIA, nomeadamente que o TVG não irá afetar áreas de Sistema Nacional de Áreas Classificadas.
- O aprofundamento de impactes apresentado no RECAPE não inclui a área marinha como solicitado na DIA, localizando-se parte do terraplino nesta área.
- Os impactes nas espécies de flora protegida têm de ser analisados no projeto como um todo e não em cada componente de forma individual.

Assim, relativamente aos sistemas ecológicos, considera-se que não estão reunidas as condições para análise do RECAPE, descontextualizando o terraplino previsto do projeto global do TVG sobre o qual foi emitida a DIA em vigor e cujos elementos foram definidos para o projeto como um todo e não considerando a sua apresentação faseada.

Alguns elementos, como os associados às dragagens ou navegação podem não ser relevantes no contexto global, mas os associados à implementação física do projeto não podem ser fragmentados e considerados independentes.

Para os recursos marinhos não foi demonstrado o cumprimento do Elemento 7 relativo à consulta prévia às associações representativas dos sectores da pesca e apanha de animais marinhos, não sendo tão pouco mencionado quando seria previsto dar cumprimento a este requisito.

Para os recursos hídricos e relativamente ao aumento da área do projeto, a mesma extravasa os pressupostos de licenciamento, no âmbito do Programa da Orla Costeira Espichel-Odeceixe (POC EO) publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 87-A/2022, de 4 de outubro, designadamente no que diz respeito à Margem e à Faixa de Proteção Costeira da Zona Marítima de Proteção. Relativamente ao faseamento da APS (4 fases) para o projeto do TVG, embora o POC EO tenha sido publicado em 2022 e a DIA tenha sido emitida em 2018, afigura-se que as medidas estabelecidas na DIA davam resposta a esta premissa, não estando, no entanto, a ser cumpridas para o projeto em avaliação.

Para o fator património cultural considera-se que o RECAPE não inclui informação patrimonial relativa aos resultados dos projetos desenvolvidos desde 2018, não incluindo uma atualização da situação de referência na vertente da arqueologia náutica e subaquática. O RECAPE remete a avaliação ambiental para os trabalhos de prospeção arqueológica subaquática em função da situação de referência de 2018. Considerando o conjunto de projetos, empreitadas e investigação já desenvolvida desde 2018 na área do projeto reitera-se que *“A AII [Área de Incidência Indireta] em projeto subaquático deverá ser definida de acordo com as questões específicas da hidrodinâmica local, atendendo a que a cinética do meio proporciona dispersões distintas e por vezes mais vastas dos vestígios arqueológicos submersos”* (p. 5 da Circular Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental, de 23.03.2023). A reavaliação de impactes no âmbito do RECAPE, não integrou arqueólogo da vertente da náutica e subaquática e foi apenas realizado por arqueólogo da vertente terrestre, pelo que, se encontra em falta a reavaliação nesta vertente.

No que respeita ao património cultural náutico e subaquático o RECAPE apresentado cerca de oito anos após a DIA, não acrescenta em nada as conclusões alcançadas nos trabalhos arqueológicos de 2018; nem contempla os resultados obtidos noutros projetos já desenvolvidos ou em desenvolvimento no Porto de Sines. O RECAPE considera a não aplicação das medidas definidas em sede de DIA (designadamente as medidas n.º 29, 30, 33, 34, 38) ao projeto em avaliação, as quais não deviam ser remetidas para outras fases (3 e 4).

A dissociação dos projetos a desenvolver em múltiplos EIA (terraplino, acessibilidades, outros) gera recorrentemente confusão e transferência de tarefas / empreitadas entre projetos. O que, inevitavelmente tem vindo a conduzir a uma fraca perceção e entendimento dos projetos a desenvolver e em que moldes é que estes são realizados. Tal situação ocorre frequentemente com os projetos em curso ou em desenvolvimento para o Porto de Sines, no que respeita à elaboração do fator Património cultural; que em alguns casos (como o em

apreciação) não inclui na direção técnico-científica arqueólogo(s) da vertente náutica e subaquática o que tem vindo a impossibilitar o cumprimento do Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho, do Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro e da Circular Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental, de 23.03.2023). Por esse motivo reitera-se o disposto nas páginas 15 e 16 da mesma circular.

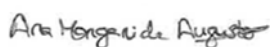
No âmbito da consulta pública foram recebidas 205 exposições, sendo que as preocupações expressas vão ao encontro das expressas pela CA ao longo deste Parecer. De uma forma global, as entidades discordam dos argumentos apresentados para o facto de não terem sido apresentados condicionantes, elementos, medidas de minimização e compensação e planos solicitados na DIA, que consideram relevantes para a previsão de impactes; as quatro fases em que foi dividido o estudo prévio configura um fracionamento do projeto, que dilui a avaliação dos impactes cumulativos, dificultando a verificação do cumprimento das condicionantes da DIA; o projeto em avaliação não acautelou devidamente ou ignorou impactes ambientais, cuja minimização e compensação foi identificada na DIA, os quais deviam ter sido cumpridos, independentemente da reprogramação do faseamento do TVG, não estando, assim, demonstrada a conformidade ambiental do projeto de execução com a DIA; o RECAPE não oferece garantias de conformidade ambiental, estando em causa para além da conformidade com a DIA, a compatibilidade de uma decisão estrutural de expansão portuária com a proteção do sistema climático, a integridade da Rede Natura 2000, a adaptação costeira e os objetivos estratégicos de uma economia verde; as associações associadas ao surf também se pronunciam desfavoravelmente ao projeto mencionando que as mudanças introduzidas assumem carácter significativo, exigindo a realização de um novo procedimento de AIA; por último de mencionar que dos 109 cidadãos que se manifestaram, 108 são contra o projeto.

De salientar que no âmbito da AIA relativa ao projeto das Novas Acessibilidades Terrestres - Zona Leste do Porto de Sines (Fase 2 do Terminal Vasco da Gama) o Parecer da Comissão de Avaliação sobre a desconformidade do EIA considerou que o faseamento proposto para o TVG ao referir que não seriam incluídas no RECAPE da Fase 1 a avaliação da quase totalidade das condicionantes e de um grande número de elementos previstos na DIA evidenciava a dificuldade em assegurar o cumprimento desta decisão de forma avulsa para uma componente do futuro TVG, que não se afigura autónoma e que não se enquadra nos pressupostos com que a DIA foi emitida.

Assim, e face ao acima exposto considera-se que o RECAPE apresentado não permite verificar o cumprimento da DIA.

Desta forma e caso se pretenda avançar com este projeto bem como com o projeto das Novas Acessibilidades Terrestres - Zona Leste do Porto de Sines (Fase 2 do Terminal Vasco da Gama) sugere-se que seja efetuada um EIA conjunto dos mesmos, tal como já transmitido à APS. Ou, caso se pretenda manter o projeto do TVG nos moldes aprovados em estudo prévio, que seja apresentado, dentro do prazo de validade da DIA (até 28 de dezembro de 2026), o respetivo RECAPE respeitando as fases e componentes previstas nessa decisão.

P`la Comissão de Avaliação,



(Presidência da CA - Dora Beja, Ana Margarida Augusto)

