

**Parecer da Comissão de Avaliação sobre
o Relatório de Conformidade Ambiental do**

**Projecto de Execução do
Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora
Pós-Avaliação n.º 9**

Comissão de Avaliação

Direcção Geral do Ambiente
Instituto de Promoção Ambiental
Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território / Norte
Instituto da Conservação da Natureza
Instituto da Água
Instituto Português do Património Arquitectónico

Novembro de 2001

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	2
ANTECEDENTES.....	2
PROJECTO.....	3
RESULTADOS DO ACOMPANHAMENTO PÚBLICO.....	5
VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE.....	6

ANEXO : Planta de Localização

INTRODUÇÃO

O Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) em análise, refere-se ao Projecto de Execução (PE) do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora, que deu entrada na Direcção Geral do Ambiente (DGA) em 18 de Setembro de 2001, no âmbito da fase de Pós-Avaliação integrada no processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) nº 709, conforme ficha do processo constante no Anexo I.

Na qualidade de Autoridade de AIA, a DGA nomeou, através do ofício circular SAI/DIA 7100 de 24 de Setembro de 2001, as entidades que deveriam constituir a Comissão de Avaliação (CA), cuja representação foi assegurada pelos seguintes técnicos:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| • Direcção Geral do Ambiente (DGA) : | Arq. ^a Rita Herédia |
| • Instituto de Promoção Ambiental (IPAMB) : | Eng. ^a Margarida Rosado |
| • Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do | |
| • Território/Norte (DRAOT/N) : | Eng. ^o João Sarmento |
| • Instituto da Conservação da Natureza (ICN) : | Dr. Carlos Albuquerque |
| • Instituto da Água (INAG) : | Eng. ^a Maria Helena Alves |
| • Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR) : | Dr. Manuel Rodrigues |

Foi realizada uma única reunião no dia 15 de Outubro de 2001, para elaboração do presente parecer sobre a conformidade do projecto com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

ANTECEDENTES

As condições existentes no Portinho de Vila Praia de Âncora desde há muito que têm merecido especial atenção da comunidade local, no sentido de serem efectuados melhoramentos que assegurem condições mais seguras de acesso marítimo e protecção em relação à agitação marítima.

Neste sentido a realização de obras de melhoramento será justificada por razões que se prendem com a insuficiência das actuais infra-estruturas marítimas, as deficientes condições de segurança na navegação de embarcações de pesca e a falta de segurança para a população ribeirinha.

Em 1997, por solicitação da então Direcção Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, foi equacionada pelo INAG a celebração de um Protocolo com vista à realização de intervenções em Castelo do Neiva e Vila Praia de Âncora.

Em 1998, o Instituto Marítimo e Portuário (IMP) promoveu um concurso público para a elaboração do "*Projecto de Execução de Infra-estruturas Marítimas do Portinho de Vila Praia de Âncora*", o qual foi adjudicado às empresas CONSULMAR, Consultores e Projectistas e IMPACTE; Ambiente e Desenvolvimento.

Em Setembro de 1999 o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do "*Projecto de Execução de Infra-estruturas Marítimas do Portinho de Vila Praia de Âncora - 1ª fase*", foi remetido à DGA pelo IMP dando início ao Processo de AIA n.º 633.

A DGA nomeou para integrarem a CA a DRAOT/N (Entidade Responsável), IPAMB (Entidade Promotora), Comissão de Coordenação da Região Norte (CCRN) e ICN, aos quais foi submetido o EIA e os restantes elementos do processo (Resumo Não Técnico e Anexos Técnicos).

O Parecer da CA conclui *"que face à informação disponível se deverá conferir um Parecer Favorável Condicionado à implantação da Alternativa A, condicionado ao seu estudo pormenorizado e justificação, na fase de projecto de execução"*, já que no âmbito do Processo de AIA esta comissão não dispunha de informação suficiente para emitir parecer em relação a uma das alternativas, solução C.

Posteriormente, em Fevereiro de 2000, o Despacho do Secretário de Estado do Ambiente, do Processo de AIA n.º 633, que se transcreve, *"Visto. Tendo em atenção o teor do parecer da CA que atribui um elevado grau de incerteza à análise efectuada em sede de EIA, nomeadamente no que se refere aos impactes negativos previstos ao nível da morfologia e dinâmica costeiras, deverá proceder-se à reformulação do Estudo de Impacte Ambiental por forma a permitir uma avaliação comparativa, cabalmente fundamentada, das 3 alternativas em apreço"*, vem estabelecer uma orientação no prosseguimento deste processo.

O IMP, decidiu, então, dar continuidade ao processo solicitando a reformulação do EIA do Projecto de Execução de Infra-estruturas Marítimas do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora – 1ª fase.

O EIA reformulado deu entrada na DGA em Junho de 2000 tendo sido nomeada nova CA representada pelos seguintes entidades: DGA (Coordenação), IPAMB, DRAOT/N, ICN, INAG e IPPAR.

A CA considerou necessário, dado o projecto em causa poder implicar sensíveis alterações na hidrodinâmica costeira, consultar um especialista para apreciação do capítulo da hidrodinâmica do estudo reformulado. Da análise das três alternativas, a CA veio a considerar *"que a solução B é a menos desfavorável, nomeadamente no que respeita ao enquadramento do Forte face à construção dos molhes, mantendo-se reservas em relação aos outros aspectos que deverão ser objecto das medidas de minimização."* Neste sentido a CA propôs a emissão de Parecer Favorável Condicionado à Solução B. Tendo por base aquele Parecer Final do Processo de AIA, n.º 709, as entidades competentes emitiram a correspondente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

PROJECTO

Tendo por base a solução indicada na DIA (Solução B) o projecto de execução foi desenvolvido num Arranjo Geral que respeitando o Estudo Prévio, contempla as seguintes obras:

A – Obras de Abrigo

- Quebra-mar Norte com cerca de 180 m de comprimento constituído por um prisma de enrocamentos TOT, protegidos por camadas de enrocamentos classificados e blocos de betão (Antiferes) e plataforma de circulação em betão, no coroamento, variando de (+6,5 m)ZH a (+7,00 m)ZH;

- Quebra-mar Sul com cerca de 170 m de comprimento constituído por um prisma de enrocamentos TOT, protegidos por camadas de enrocamentos classificados e plataforma de circulação em betão, com coroamento variando de (+6,00 m)ZH a (+6,5 m)ZH.

B – Obras Interiores

- Rampa de Varadouro (Sector da Pesca) com cerca de 40 m de largura revestida por elementos laminares em betão, com inclinação de 12,5%, com cota do pé a (-1,00 m)ZH e coroamento a (+6,00 m)ZH;
- Retenção Marginal (Sector da Pesca) com cerca de 70 m de comprimento, talude a 3H:2V em enrocamento e bloco de coroamento em betão à cota (+6,00 m)ZH;
- Ponte-cais (Sector da Pesca) com aproximadamente 70 m de comprimento e cerca de 5 m de largura, em duas frentes de acostagem, constituída por pilares de aduelas e tabuleiro de betão, fundos de serviço a (-2,00 m)ZH e plataforma de circulação a (+5,50 m)ZH;
- Plano Inclinado (Sector do Instituto de Socorros a Náufragos (ISN)) de 5 m de largura e inclinado a 8,5%, com cota do pé a (-1,85 m)ZH, revestido por elementos laminares em betão
- Retenção Marginal e Terraplino (Sector do ISN) com cerca de 30 m de comprimento em talude de enrocamento e bloco de coroamento a (+5,70 m)ZH.

C – Obras Complementares

- Escavação e Dragagem Geral para criação de duas bacias de flutuação, com cotas de serviço a (-2,00 m)ZH para o Sector da Pesca e Sector do ISN e (-1,00 m)ZH para o Sector do Recreio Náutico;
- Aterro (Sector da Pesca) para criação de terraplino à cota (+6,00 m)ZH.

Avaliado o Projecto supramencionado verifica-se que foi respeitado o arranjo geral proposto na fase de estudo prévio, tendo sido introduzidos os ajustes e detalhe usuais na fase de Projecto de Execução para este tipo de intervenção, como é, por exemplo, as características geométricas das estruturas que foram apenas apontadas na fase de Estudo Prévio. Assim, manteve-se a largura do canal de acesso, bem como os dois quebra-mares (denominados Norte e Sul), do tipo galgável, que proporcionam o prolongamento dos actuais molhe norte do "Porto Novo" e do molhe sul do "Porto Velho", e abrigam uma bacia portuária que terá fundos a (-2 m)ZH, na sua parte exterior, e a (-1 m)ZH na sua parte interior.

A descrição mais detalhada destas estruturas, feita em projecto, revela a conformidade com a concepção apresentada no Estudo Prévio e as indicações relativamente à "redução da altura máxima dos molhes" solicitadas na DIA. Existe um ajuste na configuração da cabeça do molhe sul, que em nada invalida as considerações anteriores.

No que respeita às Obras Interiores, manteve-se o conjunto previsto no citado estudo prévio, apenas reflectindo ligeiros ajustes na sua adaptação ao meio circundante e às **infra-estruturas criadas, salvaguardando-se a medida solicitada na DIA (descriptor Património)**, bem como a possibilidade de projectar a rede de águas residuais na fase de Projecto de Infra-estruturas Terrestres (PIT).

A rampa de varadouro será executada adjacente ao actual molhe Norte recobrimdo a estrutura de varagem existente. A SE desta rampa até ao limite da área de protecção do Forte da Lagarteira far-se-á um terraplano de apoio à pesca.

A Ponte –Cais a Nascente da rampa de varadouro tem o seu enraizamento na retenção marginal(sector de pesca).

Junto ao enraizamento do actual molhe sul do "Porto Velho" serão executadas infra-estruturas para apoio aos socorros a náufragos.

A zona do "Porto Velho" será reconvertida para o sector de recreio náutico, que passará a contar com a rampa de varadouro aí existente (e, posteriormente, com pontos de amarração em flutuação).

Nesta avaliação verifica-se, também, que as obras interiores respeitam as indicações da DIA, quer na sua concepção, quer na sua implantação.

No dimensionamento das estruturas e onde apropriado, por exemplo na superestrutura dos cais, foram já contempladas algumas disposições construtivas ligadas a algumas das medidas preconizadas. As restantes medidas, pela sua especificidade (p. ex. instalar câmaras de retenção de óleos e areias nos troços terminais dos colectores pluviais), só poderão ser atendidas quando se elaborar o PIT.

RESULTADOS DO ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

Nesta fase de Pós-Avaliação, o IPAMB, procedeu à abertura de um período de Acompanhamento Público, em cumprimento do preceituado no artigo 31º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, que decorreu durante 13 dias úteis, tendo o seu início ocorrido no dia 2 de Outubro e o seu termo no dia 19 de Outubro.

A documentação completa relativa a esta fase do processo de AIA foi disponibilizada no IPAMB, na DGA, na DRAOT/N e na Câmara Municipal de Caminha. O Sumário Executivo esteve disponível para consulta na Junta de Freguesia de Vila Praia de Âncora.

De acordo com o relatório de Acompanhamento Público, que junto se anexa, foram utilizadas diversas modalidades de publicitação, nomeadamente jornais, revistas, rádios e televisões, assim como foi enviado um Ofício Circular, acompanhado do Sumário Executivo, para as entidades constantes no Anexo I do relatório do Acompanhamento Público.

Da análise dos pareceres recebidos, verifica-se que:

- A DGF informa que nada tem a comentar quanto a impactes negativos causados pelo Projecto em análise.
- IHERA considera que a execução do Projecto não interfere com qualquer obra ou Projecto daquele Instituto, e que a área e o conteúdo do mesmo estão fora das suas atribuições.

- IPA considera não haver qualquer reparo no que respeita a salvaguarda do património náutico e subaquático.
- A DRAEDM não reconhece inconveniente na aprovação do projecto em análise destacando os seguintes aspectos:
 - projecto apresentado contempla a melhoria das infra-estruturas já existentes de apoio à pesca, nomeadamente o prolongamento da ponte-cais e rampa do Camarido.
 - Não foi mencionada a possibilidade de poder vir a ser efectuado o desassoreamento da barra e dos canais de navegação que dão acesso aos locais onde as obras vão ser realizadas.
 - Os eventuais impactes negativos gerados pela intensificação da actividade piscatória, especialmente na avifauna aquática, serão largamente superados por uma melhoria da actividade económica.

VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE COM A DIA

Em termos gerais, a estrutura e conteúdo do RECAPE, cumpre o previsto no anexo IV da Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril que define as normas técnicas que esse relatório deve contemplar.

A CA, após realizar a análise detalhada da Listagem Interpretativa de Medidas de Minimização e Planos de Monitorização indicados na DIA, incluída da página 17 à página 28 do RECAPE, considera que foram atendidas todas as medidas propostas na DIA, incluídas no Projecto de Execução, Caderno de Encargos, Plano de Monitorização, Projecto de Infra-estruturas Terrestres, Regulamento Interno do Portinho e Estudos Complementares, estando salvaguardada a calendarização para respectiva implementação.

No que se refere aos Estudos solicitados na DIA foram realizados a caracterização inicial da qualidade dos sedimentos e da qualidade da água, fundamentais para poderem ser implementados os Programas de Monitorização preconizados relativamente a estes descritores.

Por outro lado, foram também já concluídos os Estudos relativos à *"Avaliação dos Impactes na Hidrodinâmica e Transporte Sedimentar decorrentes da Construção das Obras de Protecção do Porto"*. Estes estudos pretendiam numa primeira fase colmatar lacunas de conhecimento identificadas durante o Processo de AIA e, numa fase posterior proceder a uma reavaliação dos impactes na hidrodinâmica e transporte sedimentar decorrentes da construção do Portinho de Vila Praia de Âncora. As principais lacunas de conhecimento prendiam-se com:

- a) **Caracterização e previsão do regime local de transporte sólido** – lacuna não colmatada na totalidade, mas que não é passível de colmatar a curto e a médio prazo. Segundo a HIDROMOD, a principal dificuldade prende-se com a escassez de dados de base para implementação, calibração e validação dos modelos, nomeadamente no que se refere à batimetria. O estudo apresentado não quantifica o transporte sólido actual e prevê a não existência de impactes

significativos no transporte sedimentar, para além de uma zona limitada junto ao porto.

- b) **Utilização de um modelo de previsão conceptual que tenha em consideração a dinâmica da embocadura do rio Âncora** – esta lacuna não foi colmatada, mas nem o poderá ser a curto e médio prazo.
- c) **Estudos de simulação da agitação não contemplavam a simulação de galgamentos, assim como a avaliação da probabilidade de a area galgável imediatamente a sul da embocadura entrar em rotura completa** – apenas é dito que não se prevê que a actual probabilidade de galgamento do cordão dunar venha a ser alterada a qual, actualmente, deverá ser muito reduzida. No entanto estudos mais profundos não são possíveis a curto e a médio prazo.
- d) **Avaliação das implicações ao nível da dinâmica sedimentar na zona imediatamente a sul** – a análise apresentada é muito resumida. No entanto, o RECAPE refere que os modelos aplicados confirmaram que a influência das obras do Portinho será diminuta e muito localizada, não se estendendo para sul da foz do Rio Âncora.

Face aos resultados apresentados no RECAPE e nos respectivos Anexos Técnicos, infere-se que apesar das conclusões apresentadas, existe um grau de incerteza quanto às previsões efectuadas relativamente aos impactes decorrentes do Portinho de Vila Praia de Âncora na morfologia e dinâmica costeira, pelo que a monitorização destes dois factores, tal como é apresentado no RECAPE, afigura-se essencial.

No entanto, o proponente deverá, ainda, entregar os estudos ainda em curso e mencionados na página 39 do RECAPE nomeadamente:

- Caracterização do Estado de Conservação dos Edifícios na Envolvente do Futuro Porto,
- Caracterização da Situação Actual de Vibrações e Ambiente Sonoro na Envolvente do Futuro Porto,
- Estudo de Repercussão das Acções de Quebramento da Rocha sobre o Forte da Lagarteira/Âncora,
- Caracterização da Situação de Referência relativa aos Ecossistemas do Local de Construção do Porto).

os quais, segundo o próprio documento "*serão apresentados após a sua conclusão à Autoridade de AIA (DGA) e obrigatoriamente antes do início da obra*".

O proponente deverá também entregar os seguintes itens:

1 – A correcção do ponto n.º 3.3.3.1, relativa à Sinalização e Informação, substituindo o horário da execução dos trabalhos das 8h às 22h para das 8h às 18 h, de acordo com o regime legal da poluição sonora do Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro.

2- No ponto n.º 3.3.3.7, relativo à realização de dragagens, sabe-se de acordo com uma primeira amostragem realizada em três estações de localização desconhecida (Anexos Técnicos), que os sedimentos amostrados são segundo o Decreto-Lei n.º 491/72, de 2 de Dezembro e de acordo com o Despacho conjunto do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar de 21 de Junho de 1995, de acordo com o n.º 5 do artigo 6º da classe 1 (Material dragado limpo que pode ser depositado no meio

aquático ou reposto em locais sujeitos a erosão ou utilizado para alimentação de praias sem normas restritivas). No entanto, e por tal estar pouco explícito no referido ponto nº 3.3.3.7 deve ser cumprido na íntegra o disposto no Despacho conjunto do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar de 21 de Junho de 1995, em especial o disposto nos Artº4 ao Artº11.

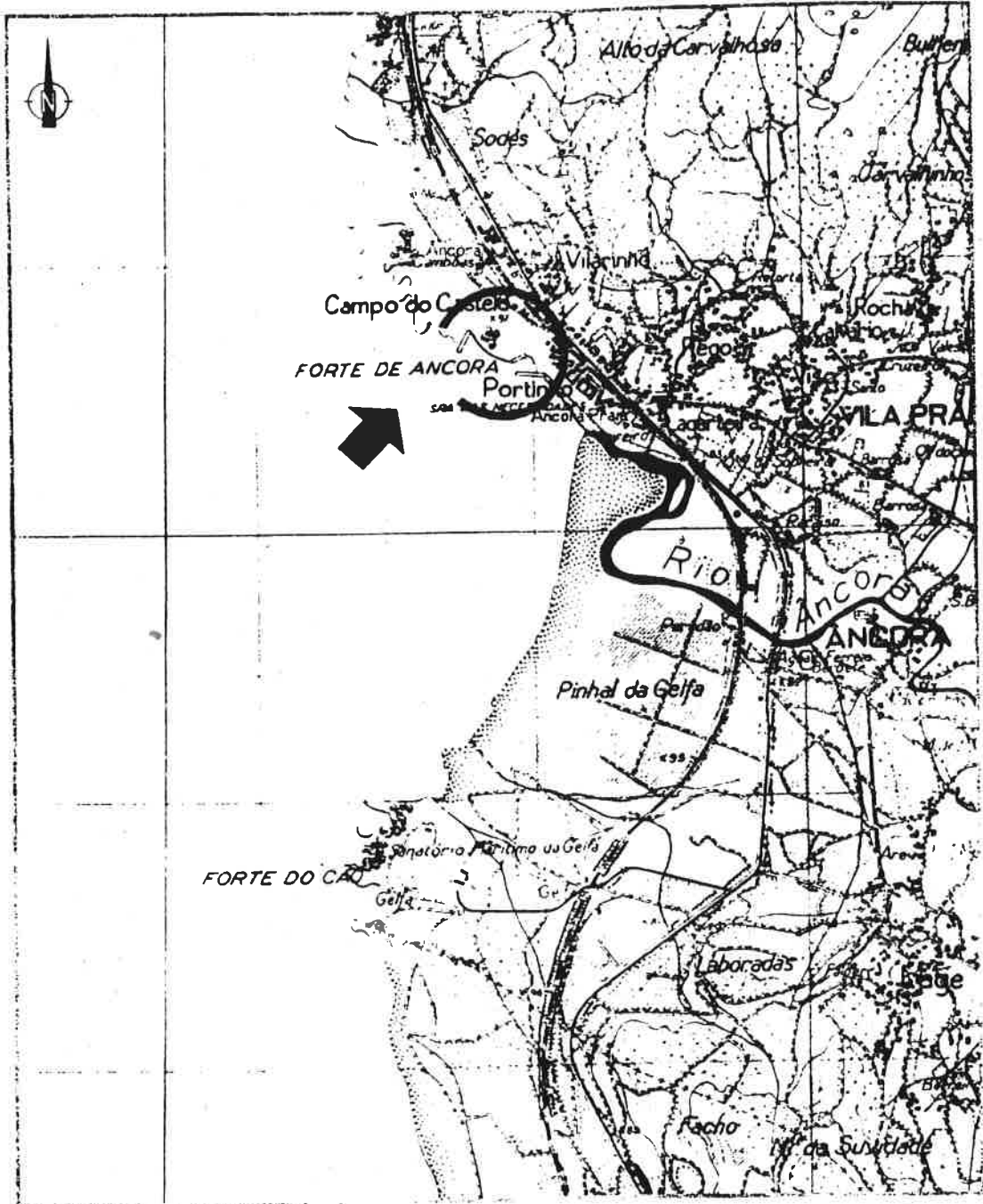
3- Se se vier a verificar que os materiais dragados cumprem, em termos de qualidade, o disposto no Despacho conjunto do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar de 21 de Junho de 1995, de acordo com o n.º 5 do Art. 6º, então o Dono da Obra deve ser equacionar com o INAG, DRAOT/N e ICN a sua utilização na alimentação artificial das praias de Âncora e/ou da Gelfa, conjugada com medidas de estabilização das dunas no caso de erosão e eventual rompimento do cordão dunar na curva do Caldeirão.

4 – No Plano de Acção e Intervenção, incluído na página 46 do RECAPE, deverá ser definida a origem dos sedimentos que servirão de alimentação artificial das praias de Âncora e/ou da Gelfa conjugada com medidas de estabilização das dunas no caso de erosão e eventual rompimento do cordão dunar na curva do Caldeirão.

5- Apresentação de uma declaração formal do proponente, IMP, a assumir a responsabilidade pelo cumprimento e implementação das medidas de minimização e programas de monitorização, assim como do Regulamento Interno do Portinho assegurando a ligação à entidade - o Instituto Portuário do Norte (IPN) - que terá a seu cargo a exploração do Portinho.

Face ao exposto considera-se que o Projecto está em condições de ser licenciado desde que seja dado cumprimento aos aspectos referidos neste Parecer.

ANEXO : Planta de Localização



BASE Carta Militar, n.º 27 IGE

REVISÃO	PLA	DATA	REVISÃO	151
PROJETO				
DESENHO				
REVISÃO				
RELATÓRIO DE COMISSÃO AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO			DISTRITO DE VILA RIADE - PORTUGAL Direcção de Assuntos Portuários VILA PRAIA DE ANCORA (Intervenção do Projecto de Lançamento de INFRAESTRUTURAS MARÍTIMAS DO PORTO DE PESCA	
ESCALAS			CONSULTAR 1 199-001 dmq PLANTA DE LOCALIZAÇÃO	
1:25 000				

