



**MUNICÍPIO DE ALMADA
CÂMARA MUNICIPAL**

EDITAL N.º 3 / 2015

PEDRO LUÍS FILIPE, DIRETOR MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO GERAL, no uso dos poderes que me foram delegados pelo Presidente da Câmara Municipal de Almada, através do seu despacho n.º 34/2013-2017, de 19 de outubro de 2013, torno público que:

A Câmara Municipal de Almada na sua reunião de 14 de janeiro de 2015, **deliberou favoravelmente:**

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

E para constar se passou o presente Edital e outros de igual teor que vão ser afixados nos lugares de estilo.

Almada, 15 de janeiro de 2015

O Diretor Municipal de Administração Geral

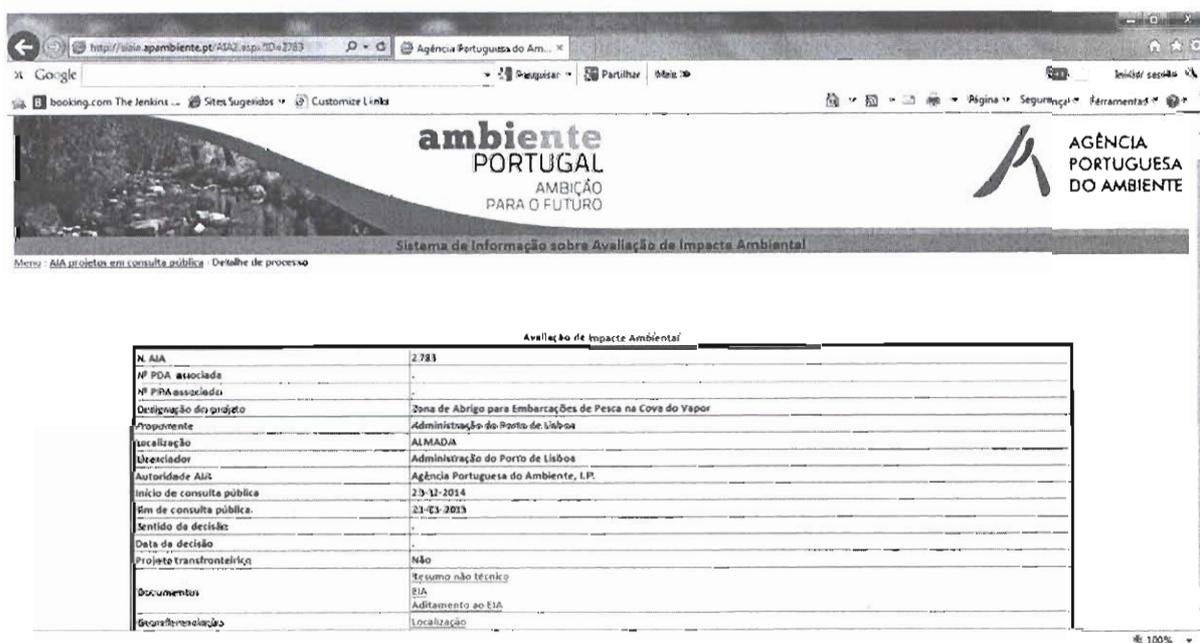
Parecer ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor"

I – Enquadramento

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

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

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



The screenshot shows a web browser window displaying the APA website. The page title is "Sistema de Informação sobre Avaliação de Impacte Ambiental". The main content is a table with the following data:

Avaliação de Impacte Ambiental	
N. AIA	2.783
Nº PDA associada	-
Nº PPA associada	-
Designação do projeto	Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor
Proponente	Administração do Porto de Lisboa
Localização	ALMADA
Licenciador	Administração do Porto de Lisboa
Autoridade AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
Início de consulta pública	23-12-2014
Fim de consulta pública	21-01-2015
Sentido da decisão	-
Data de decisão	-
Projeto transfronteiriço	Não
Documentos	Resumo não técnico EIA Avaliação ao EIA
Georreferenciação	Localização

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

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

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

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

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

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

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

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

II – Divulgação do EIA

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

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

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

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

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



The screenshot shows the website interface for the public consultation. At the top, there is a navigation bar with links for 'Login', 'Agenda', 'Contactos', 'Mapa do Site', 'English Version', and a search box. Below the navigation is a calendar for January 2015, with the 23rd and 21st highlighted. A sidebar on the left lists various environmental services such as 'Serviços Municipais de Ambiente', 'Agenda Local 21', 'Ambiente Natural e Biodiversidade', 'Água', 'Ar e Ruído', 'Energia e Alterações Climáticas', 'Mobilidade Sustentável', 'Resíduos', and 'Espaços Verdes Urbanos'. The main content area features the title 'Consulta Pública "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor"' and provides the following details:

- Data:** 23 dezembro 2014 e 21 janeiro 2015
- Horário:** 9h00-12h30, 14h00-17h30
- Local / Locais:** Ecoteca de Almada, Casa Municipal do Ambiente, Rua Bernardo Francisco da Costa, 40, 2800-029 Almada
- Descrição:** Encontra-se em Fase de Consulta Pública o Estudo de Impacte Ambiental do projeto "Zona de Abrigo para Embarcações de Pesca na Cova do Vapor", com a referência AIA 2783, cujo promotor é a APL Administração do Porto de Lisboa. O projeto localiza-se na Cova do Vapor/Trafaria, União de Freguesias da Caparica e Trafaria, do concelho de Almada. O EIA está em consulta pública entre 23 de Dezembro 2014 e 21 de Janeiro de 2015. Mais se informa que este EIA, incluindo o respetivo Resumo Não Técnico, se encontram disponíveis para consulta na Câmara Municipal de Almada, Ecoteca de Almada, sita na Rua Bernardo Francisco da Costa N.º 40, Almada. Este EIA pode igualmente ser consultado no site da Agência Portuguesa do Ambiente.

At the bottom of the page, there are links for 'Voltar' and 'Impressão', and a footer with the Almada logo and 'Apoios: POS Comunitário'.

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

III – Análise ao EIA

1. Descrição e Localização do Projecto

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

O projeto contempla as seguintes operações:

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

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

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

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

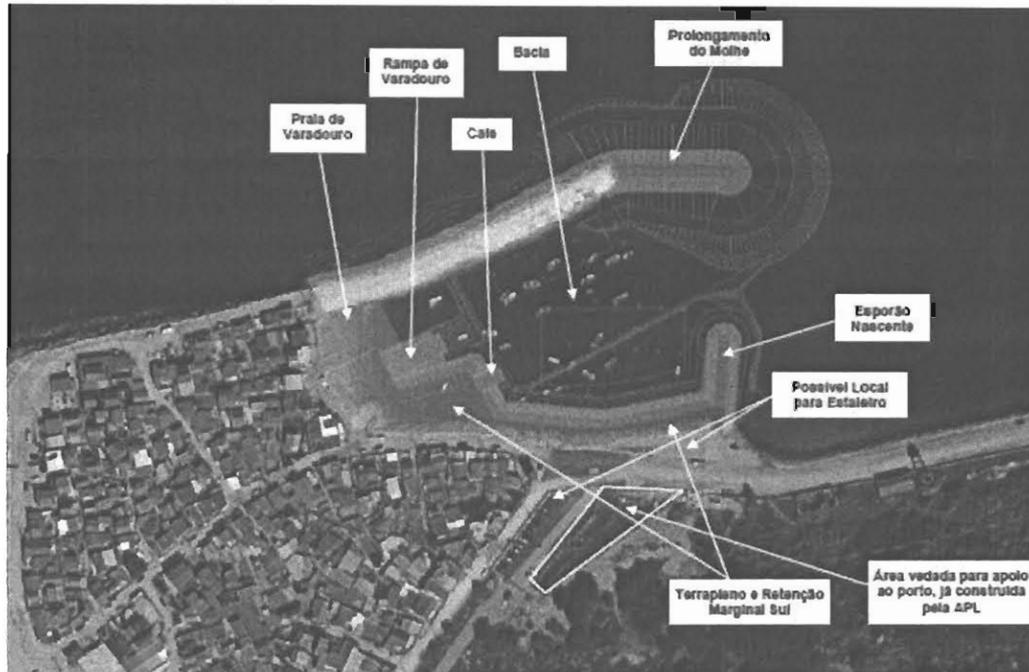


Figura 3: Zona de Abrigo da Cova do Vapor – situação futura

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

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

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



TRABALHOS	Mês 1	Mês 2	Mês 3	Mês 4	Mês 5	Mês 6	Mês 7	Mês 8	Mês 9	Mês 10	Mês 11	Mês 12
Montagem do estaleiro	■											
Pralongamento do malhe de abrigo		■	■	■	■	■	■					
Rampa de varadouro							■	■	■			
Esporão no limite nascente						■						
Terraaplano e retenção marginal							■	■	■			
Caix de apoio								■	■	■		
Dragagem geral										■	■	■
Pavimentos e redes técnicas										■	■	■
Montagem de poitas e bóias de amarração												■

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

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

2. Instrumentos de Gestão Territorial

▪ Âmbito Nacional

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

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

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

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

▪ Âmbito Regional

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

▪ **Âmbito Municipal**

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

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

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

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

3. Servidões e Restrições de Utilidade Pública

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

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



USOS E AÇÕES COMPATÍVEIS COM OS OBJETIVOS DE PROTEÇÃO ECOLÓGICA E AMBIENTAL E DE PREVENÇÃO E REDUÇÃO DE RISCOS NATURAIS DE ÁREAS INTEGRADAS NA REN	PROTEÇÃO DO LITORAL						SUSTENTABILIDADE DO CICLO DA ÁGUA				PREVENÇÃO DE RISCOS NATURAIS			
	Planos municipais de proteção costeira	Planos	Instrumentos de gestão	Regime	Águas de transição e litoral, estuários e deltas de proteção	Espaços costeiros e zonas de proteção	Lagoas e lagos		Albufeiras		Áreas protegidas de prevenção e redução de riscos	Áreas de elevação de nível hídrico do solo	Áreas de instabilidade e de vertentes	Zonas adjacentes
							Litoral	Margem	Lago	Margem				
de identificação de estruturas portuárias e de sustentabilidade marítimas de interesse														

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

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

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

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

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

- **Hidromorfologia, hidrodinâmica e regime sedimentar**

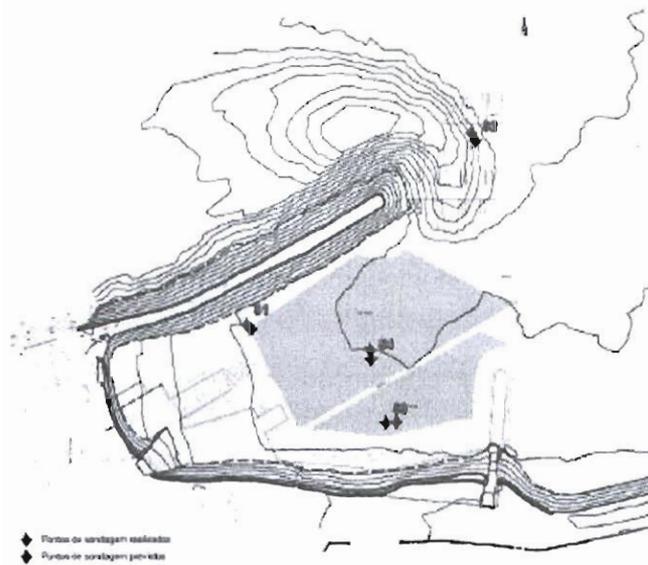
Da **caracterização da situação de referência** e da **avaliação de impactes**, conclui-se que a obra terá efeitos na hidrodinâmica e movimentação sedimentar na zona do estuário do Tejo onde se insere, prevendo-se contudo que, dada a reduzida dimensão do projeto, os efeitos sejam limitados e essencialmente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

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

▪ Hidrografia, qualidade da água e sedimentos

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

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



Quadro IV. 23 – Análise Química das Amostras de Sedimentos

Amostra	Metais (mg/kg)								Compostos orgânicos (µg/kg)			Classificação Global dos Sedimentos	Outros parâmetros (% massa)	
	As	Cd	Cr	Cu	Pb	Hg	Ni	Zn	PAH	PCB	HCB*		COT	Materia seca
S1a	3	<0,2	3	6	6	<0,1	1	11	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	81,7
S1b	5	<0,2	5	7	11	<0,1	2	22	180	<3,5	<0,5	1	0,5	78,1
S1c	9	<0,2	15	26	36	0,2	6	73	1960	10,2	<0,5	2	2,3	70,3
S2a	4	<0,2	4	1	<2	<0,1	2	3	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	82,4
S2b	4	<0,2	3	1	3	<0,1	1	2	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	83,1
S2c	4	<0,2	3	1	<2	<0,1	1	2	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	81,7
S3a	3	<0,2	3	2	<2	<0,1	1	5	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	82,2
S3b	6	<0,2	11	5	6	<0,1	7	20	<90	<3,5	<0,5	1	0,2	80,7
S4a	7	<0,2	12	6	6	<0,1	8	21	<90	<3,5	<0,5	1	0,2	78,7
S4b	3	<0,2	2	<1	<2	<0,1	1	2	<90	<3,5	<0,5	1	<0,1	82,5

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

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

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

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

▪ Ambiente Sonoro

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

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

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

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

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

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

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

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

▪ Fatores Biológicos e Ecológicos

Avaliação do estado ecológico: Caracterização da comunidade macrobentónica

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

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

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

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

Fitoplâncton

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

Peixes

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

▪ Uso do Solo

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

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



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

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

▪ Socio-economia

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

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

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

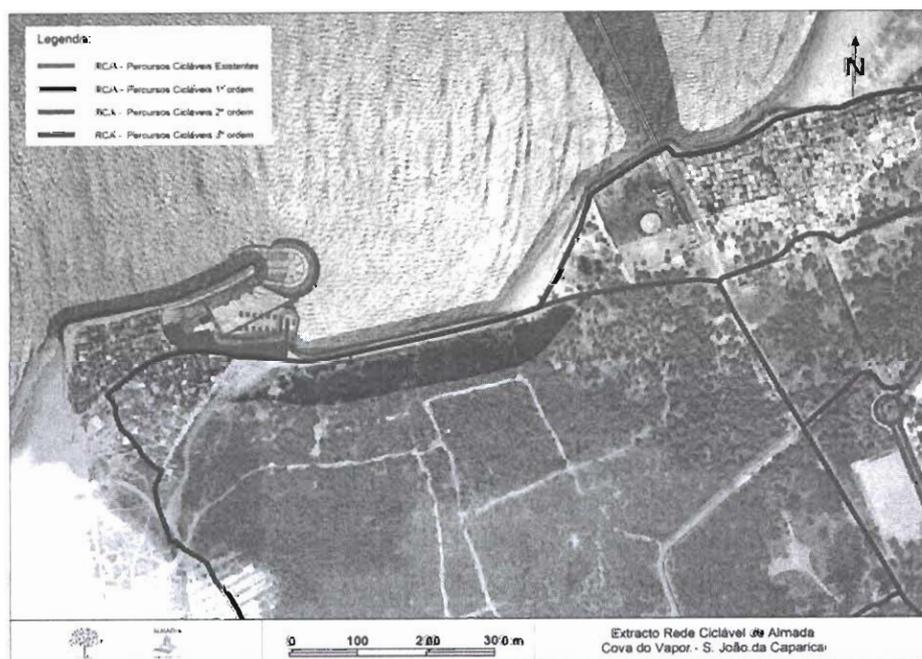


Figura 8: Extrato da Rede Ciclável de Almada para a zona da Cova do Vapor.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

▪ Medidas de Caráter Geral

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

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

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

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

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



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

▪ **Medidas Específicas**

Hidromorfologia, Hidrodinâmica e Regime Sedimentar

Para a Fase de Exploração, a CMA sugere:

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

Hidrografia, Qualidade da Água e dos Sedimentos

Para a Fase de Exploração, a CMA sugere:

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

Ambiente Sonoro

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

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

IV – Conclusões

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental

Almada, 10 de Janeiro de 2015

