

Bom dia.

Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território, Descentralização, Poder Local e Habitação, Senhor Deputado Pedro Soares

Exmas. Sras. Deputadas e Exmos. Srs. Deputados

O movimento cívico SOS Sado agradece a Vas. Exas. a presente audiência com o objetivo de expormos as nossas profundas preocupações sobre a Empreitada de Melhoria da Acessibilidade Marítima ao Porto de Setúbal, a qual teve início, segundo a Sra. Presidente Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, no passado dia 1 de outubro de 2018.

As nossas preocupações são de vários níveis, porquanto:

- 1) O polígono de implantação do canal a dragar apresenta um comprimento de 13km e uma área aproximada de 3.250.000m², o qual se situa entre o terminal da Autoeuropa e a Praia de Alpertuche.
- 2) Este polígono de implantação do canal a dragar encontra-se a uma distância aproximada de 250m do limite do Parque Marinho Professor Luiz Saldanha, criado pelo decreto regulamentar nº 23/98, de 28 de julho, apresentando, em diversos perfis de projeto, escavações de 5m de profundidade.
- 3) Não menos importantes que a zona protegida acima referida, importa ainda referir as restantes:
 - a) **Reserva Natural do Estuário do Sado**, criada pelo Decreto-Lei nº 430/80, de 1 de outubro;
 - b) **Zona de Proteção Especial para as Aves do Estuário do Sado** (PTZPE011) ao abrigo da Diretiva Habitats;
 - c) **Sítio de Importância Comunitária do Estuário do Sado** (PTCON0011) ao abrigo da Diretiva 94/43/CEE (Diretiva Habitats);
 - d) **Sítio Ramsar** (3PT007) ao abrigo da Convenção Ramsar, como **Área Importante para as Aves Europeias**;
 - e) **Important Bird Area** (IBA) do Estuário do Sado com o número PT023;
 - f) **Parque Natural da Arrábida**, criado pelo Decreto-Lei nº 622/76, de 28 de julho;
 - g) **Biótopo Corine** (C14100013), ao abrigo do programa Corine 85/338/CEE.

- 4) Trata-se, pois, de uma paisagem com características complexas e particulares, riquíssima em biodiversidade, na qual coexistem atividades que exercem pressão sobre os seus ecossistemas terrestres e marinhos, tais como os industriais, portuários, piscatórios, marítimo-turísticos e de desporto da natureza.
- 5) A escala de intervenção desta empreitada apresenta uma magnitude sem precedentes nesta paisagem, pelo que entendemos que os estudos apresentados em sede de Avaliação de Impacte Ambiental são insuficientes, uma vez que, em substituição destes, optou-se por ir monitorizando e mitigando os impactes negativos, previstos e imprevistos – tal como disse, acima, numa paisagem com características complexas e particulares, riquíssima em biodiversidade.
- 6) É fundamental termos sempre presente que os limites das zonas protegidas não são herméticos, pelo contrário, são zonas em permanente ligação com o seu exterior, havendo trocas internas e externas desde a grande até à pequena escala.
- 7) Já em fevereiro de 1996, o Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental sobre o Projecto “Terminal de Contentores/Plataforma Multimodal, Dragagens do Canal da Barra, Canal Norte e Bacia de Rotação e Áreas para Depósito de Dragados no Porto de Setúbal”, que inviabilizou o projeto, referia o seguinte:
 - a) *“Os principais impactes na qualidade da água são provenientes das operações de dragagem e deposição de dragados. Estas operações provocam a ressuspensão dos sedimentos, implicando o aumento da turvação e dos sólidos em suspensão, a ressuspensão de populações bacterianas e formação de organometálicos que posteriormente se depositam”;*
 - b) *“Tanto a dragagem como o depósito de dragados são efectuados através de uma mistura de 20% de sedimentos e 80% de água, o que implica uma dupla lavagem de sedimentos e conseqüente dispersão de poluentes”;*
 - c) *“Não se tem conhecimento de uma estratégia portuária que defina, a nível nacional, o sentido de evolução de cada um dos grandes portos e que conduza a uma estratégia Integrada que perspetive as potencialidades de cada porto. Assim, este projecto surge como uma proposta da APSS, desconhecendo-se a sua integração e/ou Justificação a um nível mais global”;*
 - d) *“As características hidrodinâmicas e fisiográficas do Estuário do Sado implicam que a manutenção de um porto de águas profundas apenas seja possível através de operações constantes de artificialização”;*

- e) “[As dragagens] poderão interferir com a “manutenção da vocação natural do estuário e produtividade dos processos naturais”, objetivo que levou à criação da Reserva Natural do Estuário do Sado, área protegida de significância nacional”;
- 8) Consideramos que esta empreitada é apenas o preâmbulo para projetos maiores – que ainda não tiveram consulta pública e que irão mudar o paradigma da cidade de Setúbal – os quais são constituídos por duas partes distintas:
- a) **Área Central do Porto:** prevê a implantação de um novo cais entre o Terminal Ro-Ro Coelho da Mota e o Terminal Sapec, criando um cais com 1.9km e uma área de aterro, dentro do Estuário do Sado, com 72ha;
 - b) **Projeto BLUE ATLANTIC:** prevê implantação de um novo cais com cerca de 800m de comprimento e uma área de implantação de 96ha.
- 9) Consideramos que o processo de consulta pública do projeto aqui em discussão não foi inclusivo, uma vez que não se consultou a comunidade piscatória e o setor marítimo-turístico.
- 10) Consideramos que o Estudo de Impacte Ambiental, e embora não lhe compita fazer qualquer verificação ou consideração sobre o impacto sócio-económico, não apresenta estudos sobre a resiliência dos ecossistemas (incluindo as zonas protegidas), não apresenta estudos que estimem a poluição acrescida com as embarcações de grande porte e o seu respetivo impacte na biodiversidade nestes locais, não apresenta estudos relacionados com a carga acrescida de viaturas pesadas que irão exercer maior pressão e poluição na rede rodoviária, aparentemente subdimensionada para o tráfego atual – o próprio Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P (pg. 16) não avaliou o impacte do aumento de tráfego rodoviário devido à “ausência do Estudo de Tráfego, chamando a atenção para eventuais necessidades de medidas de adaptação aos efeitos das alterações climáticas).
- 11) Consideramos que o Decreto-Lei n.º 316/81, de 3 de setembro, que confere proteção aos mamíferos marinhos na Zona Económica Exclusiva (EEE) portuguesa, não foi mencionado e apreciado em sede do Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental do projeto de “Melhoria da Acessibilidade Marítima ao Porto de Setúbal”.
- 12) Consideramos que projeto ora aqui em discussão parece ter vários lapsos, entre os quais se indicam os seguintes:
- a) De acordo com o estudo geotécnico patente em projeto, entre a praia da Figueirinha e o Outão, constata-se que existem sondagens geotécnicas realizadas em 1994 – isto é, sondagens realizadas há 24 anos – com profundidades compreendidas entre os 2 e 5.5m de profundidade. No entanto, na empreitada aqui em discussão e no troço entre a Praia

da Figueirinha e o Outão (zona com uma arriba), está prevista a escavação no volume total de 106.728,20m³ até à profundidade de -15m (profundidade esta que não teve sondagem geotécnica).

- b) De acordo com um parecer técnico da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, assinado pelo Prof. Francisco Andrade, lê-se: “torna-se impossível aferir/avaliar a qualidade dos resultados apresentados e, conseqüentemente, os potenciais efeitos do processo de imersão de dragados previsto”.
 - c) De acordo com a consulta técnica ao Professor de Química, Ricardo Bettencourt da Silva, da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa e membro da bolsa de avaliadores técnicos do Instituto Português de Acreditação (IPAC), concluímos que o IPMA demonstrou algumas falhas técnicas relevantes na determinação de metais em sedimentos e não é acreditado pelo IPAC para estas determinações e, assim, "os resultados dos ensaios químicos que serviram de base à aprovação do TUPEM, dadas as referidas constatações [presentes no parecer técnico], colocam em causa a validade do mesmo".
 - d) Segundo relatório europeu de sustentabilidade para o setor dos portos, a qualidade do ar tem vindo a assumir um papel relevante no âmbito das preocupações ambientais, estando desde o ano de 2013 em 1º lugar nas 10 principais prioridades ambientais do setor. Segundo a Organização Europeia dos Portos Marítimos (ESPO) para avaliar o impacto que estas atividades têm, tanto para o interior das instalações portuárias como para as populações locais, é aconselhável a implementação de um Programa de Monitorização da qualidade do ar. Não se identifica no EIA medidas relacionadas à monitorização da qualidade do ar.
- 13) As nossas preocupações não são apenas do movimento cívico SOS Sado, são também:
- a) As preocupações de cerca de 1.000 pessoas que tiveram oportunidade de marcar presença na manifestação contra as dragagens no rio Sado, no passado dia 13 de outubro no Jardim da Beira-Mar em Setúbal.
 - b) As preocupações de mais 12.000 pessoas que já assinaram a petição “Pela defesa da Reserva Natural do Estuário do Sado”.
- 14) Finalmente, e em face do ora exposto:
- a) Queremos que os impactes ambientais sejam reavaliados e aprofundados;
 - b) Queremos que sejam asseguradas todas as medidas de proteção necessárias à preservação do Estuário do Sado, o qual tem um singular e riquíssimo património natural;

- c) Queremos uma paisagem na qual se destacam e preservam os seus recursos naturais e o clima, compatibilizando os usos e funções do território, onde se integra o bem-estar das pessoas e natureza, promovendo a prosperidade assente nos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU. E não à custa de outras vidas na Terra.

Muito obrigado.