

Projecto de Resolução n.º 33/XIV/1ª

Recomenda ao Governo que revogue a autorização concedida à Administração do Porto de Setúbal para avançar com as dragagens no Sado

O Projecto de Melhoria da Acessibilidade Marítima ao Porto de Setúbal, refere-se à intervenção que a Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra (APSS) pretende proceder no leito do rio Sado, com o sentido de melhorar a competitividade do Porto, aumentando a sua capacidade de receber contentores (TEU).

Para aprofundar as cotas de serviço dos canais e bacia de rotação, serão efectuadas dragagens nos bancos de areia existentes no rio Sado, correspondendo à movimentação de 6 500 000 m³ de areia.

Ao contrário do que APSS e a anterior Ministra do Mar tentaram demonstrar, estas dragagens não têm qualquer precedente e não se assemelham às dragagens de manutenção que o canal sofre regularmente. Entre 2010 e 2015 foram removidos 680 523 m³ de sedimentos, sendo que só na fase A deste projecto serão removidos 3 467 518 m³, ou seja, **5 vezes mais sedimentos do que foi retirado em 5 anos. Na totalidade, serão removidos 9 vezes mais sedimentos do canal do que se removeu entre 2010 e 2015 nas dragagens de manutenção.**

É importante referir que localização destas dragagens se encontra na imediação da Reserva Natural do Estuário do Sado e do Parque Marinho Professor Luiz Saldanha, zonas estas protegidas pelas Directivas Comunitárias Habitats (Directiva 92/43/CEE) e Aves (Directiva 79/409/CEE).

A área a intervencionar encontra-se dentro do plano de extensão da protecção do Estuário do Sado, que se encontra em fase de aprovação há 7 anos¹.

Não é invulgar a inércia do Governo Português na classificação e protecção de áreas protegidas pelas directivas, por isso a Comissão Europeia, em Abril de 2018, tentou uma acção no Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE)² a qual veio a ser considerada procedente e no dia 5 de Setembro. O TJUE declarou que Portugal não cumpriu as obrigações exigidas na Directiva Habitats, nomeadamente a designação dos SIC em causa como ZEC e falha na implementação de medidas de conservação, referindo que as medidas que Portugal apresentou são genéricas e têm carácter apenas orientador e que “não satisfazem as exigências ecológicas de cada espécie e de cada tipo de habitat presente em cada SIC em causa.”

Este projecto foi alvo de Avaliação de Impacto Ambiental, que teve parecer favorável condicionado, apesar de apresentar inúmeras lacunas e medidas mitigadoras insuficientes.

Dentro dos principais impactos referidos no Estudo de Impacto Ambiental, são expectáveis impactos negativos nas pradarias marinhas (habitat 1320 e 1410), zonas de sapal (1130) e vasa adjacentes à área de implantação do projecto, sendo que serão afectadas pela deposição de sedimentos em suspensão e poderão ainda ser afectadas pelo aumento da turbidez da água.

No que diz respeito aos invertebrados marinhos, a comunidade bentónica será a mais afectada no decorrer da sucção, transporte e deposição dos dragados, podendo-se verificar elevadas taxas de mortalidade por asfixia, choque mecânico ou compactação na sequência da deposição dos sedimentos.

¹ http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/rn2000/resource/doc/consulta-publica/rn2000_maceda/Fundamentacao-tecnica.pdf

² <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=FD21E18AE83E5CFFFB780A53CE1F4262?text=&docid=217500&pageIndex=0&doclang=PT&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=12299462>

Revela ainda que, os cefalópodes mostram danos fisiológicos permanentes como consequência de exposição permanente de ruído de baixa frequência, o que pode ser problemático para a espécie protegidas dos golfinhos-roazes que se alimentam dos mesmos. Relativamente às medidas de mitigação, o EIA refere que não existem medidas de minimização para este impacto.

Os impactos negativos na ictiofauna refere principalmente a possibilidade de se registar uma mortalidade significativa nas larvas e juvenis de peixes, durante as operações da dragagem. Ainda, referem que as espécies *Dasyatis pastinaca*, *Mustelus mustelus* e *Myliobatis aquila* que encontram estatuto vulnerável e *Raja clavata* (espécie ameaçada e em declínio na Convenção OSPAR) ocorrem na região, principalmente na zona de deposição na base do delta.

Também, o ruído subaquático gerado pelas embarcações, pelos motores de sucção e pela deposição das dragas e a perturbação mecânica e turbidez na coluna de água causadas pela dragagem e pelo assentamento dos sedimentos, encontram-se entre os impactos mais significativos para a conservação da natureza, incidindo principalmente na comunidade residente de golfinhos-roazes, esperando-se alterações comportamentais de curto-prazo e efeitos de mudanças na disponibilidade local de presas.

A presença de três dragas por vários meses irá representar uma alteração ambiental significativa para estes mamíferos, sendo que numa zona semelhante na Escócia, as operações de dragagem provocaram alteração de comportamento, abandonando a zona onde habitavam.

Existem graves lacunas técnicas de conhecimento, tal como é demonstrado no capítulo 11 do EIA, referindo que o “modo de execução da obra e o tipo de equipamento a utilizar, bem como por se tratar de uma intervenção num sistema

natural sobre o qual ainda dispomos de informação limitada e insuficiente”. Ainda refere que era importante a “existência de um conhecimento detalhado sobre os povoamentos biológicos em grande parte dos locais a intervencionar e a sua importância para a alimentação dos golfinhos-roazes”.

Também é revelado que não possuem informação do nível de ruído que será gerado quer na fase da construção como na fase de exploração, pelo que não têm conhecimento real do impacto nas comunidades residentes do estuário do sado.

O relatório da Comissão de Avaliação determina ainda que “no que diz respeito ao fator geologia e geomorfologia, a magnitude dos impactes que esta obra provocará encontram-se subavaliados” e que uma “análise mais global permite concluir que o EIA não confere um grau de magnitude e significância adequado aos impactes negativos, subestimando-os e que não atribui o devido impacte negativo à ampliação do Terminal Ro-Ro. ”

Para além dos efeitos directos nas zonas protegidas já referidas, não foi considerado no EIA o impacto do tráfego rodoviário nas zonas envolventes, devido à contribuição da movimentação de contentores no porto, pelo que a CA determina que os níveis de ruído indicados “poderão estar subestimados”.

Não foi apresentado um Estudo de Tráfego pelo que, segundo o IMTT “não é possível avaliar o impacto do aumento do tráfego rodoviário que resultará da implementação do projeto em análise, na Rede Rodoviária Nacional, o qual poderá eventualmente, motivar a necessidade de intervir na rede.” Refere ainda a “ausência de uma componente relativa a eventuais necessidades de medidas de adaptação aos efeitos das alterações climáticas.”

Acresce que no decorrer das obras preparatórias a este projecto, foi removida a zona submersa do afloramento arenítico “Pedra Furada” que se encontra classificado como geomonumento com mais de 2 milhões de anos, apesar desta não constar no EIA, e nunca ser referido em qualquer fase do processo AIA, não existindo portanto parecer da Direcção Geral do Património Cultural sobre esta remoção.

Este projecto tem sido caracterizado por falta de transparência, numa tentativa da APSS de minimizar os reais impactos deste projecto perante a opinião pública. Não se compreende a aprovação do EIA, apesar de todas as lacunas que apresenta, evidenciadas no relatório da Comissão de Avaliação.³

A empreitada autorizada comporta, pois, como se vê, um risco demasiado elevado para o Estuário, facto que motivou o recurso à justiça por parte de uma associação local e que se traduziu no provimento parcial, pelo Tribunal Central Administrativo do Sul, do recurso por aquela apresentado, o qual remeteu para a primeira instância a apreciação do pedido de suspensão da empreitada.

Desde então várias associações locais, piscatórias e turísticas têm vindo a manifestar-se publicamente em várias manifestações contra esta intervenção, não aceitando a destruição que este projecto irá provocar no meio natural, no turismo e na actividade piscatória.

Dado que alguns dos impactos poderão ser irreversíveis, como alta mortalidade de ictiofauna que conseqüentemente irá ter efeitos imprevisíveis nas comunidades de mamíferos marinhos e avifauna do estuário do sado, não se acredita que haja medidas de mitigação que possam minimizar estes efeitos, frisando ainda que segundo o EIA existe falta de conhecimento técnico acerca dos impactos que este projecto possa ter no ecossistema adjacente (Estuário do Sado).

³ <http://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA2942/parecer%20final%20aia294220189189552.pdf>



Assim, a Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do art. 166.º da Constituição, por intermédio do presente Projecto de Resolução, recomenda ao Governo que revogue, sem mais, a autorização concedida à Administração do Porto de Setúbal para avançar com dragagens no Sado.

Assembleia da República, Palácio de São Bento, 7 de Novembro de 2019

As deputadas e o deputado,

André Silva
Bebiana Cunha
Cristina Rodrigues
Inês de Sousa Real