

## **Parecer relativo ao Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental do Terminal do Barreiro**

A ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável, após leitura detalhada dos documentos disponibilizados, considera que a infraestrutura proposta não está suficientemente justificada e enquadrada à escala regional e nacional e tem impactos negativos irreversíveis que causam incumprimentos da legislação nacional e europeia em determinados domínios e põem em causa objetivos de longo prazo do país. A ZERO, não obstante entender que existem alguns aspectos positivos associados ao projeto, selecionou ainda assim um conjunto de aspetos que nos parecem críticos e que nos levam a considerar que o projeto, com as presentes características, **merece um parecer desfavorável** da nossa parte.

### **Justificação do projeto**

A ZERO considera que o projeto tem de ser enquadrado e decidido em conjunto com a anunciada retirada em 2020 dos terminais portuários da zona de Santa Apolónia e com a desafetação do uso da área atualmente ocupada na margem direita do Estuário do Tejo, permitindo assim uma análise de custos e benefícios do ponto de vista ambiental e de outras variáveis que são essenciais ponderar.

Ao mesmo tempo, as expectativas de uso do terminal parecem-nos claramente inflacionadas, sendo a única vantagem a sua realização em duas fases, o que permite ajustar a dimensão da obra à sua real utilização.

Mais ainda, não há uma perspetiva essencial de pensamento estratégico portuário englobando os Portos de Lisboa e Setúbal, sobre administração conjunta, não se rentabilizando as infraestruturas já existentes nomeadamente em Setúbal.

Também não são exploradas outras oportunidades associadas ao projeto, nomeadamente as ligações rodoferroviárias da península do Barreiro/Lavradio pela Base Aérea do Montijo à ponte Vasco da Gama e do Barreiro ao Parque Industrial do Seixal através do atravessamento do Rio Coina, bem como uma configuração alternativa para um terminal multiusos, em detrimento de apenas um terminal de contentores, criando a oportunidade de movimentação de carga de outras naturezas.

### **Aspectos positivos**

O presente projeto apresenta uma oportunidade para a requalificação ambiental do espaço de Intervenção, com a descontaminação dos solos e a criação de infraestruturas de recolha de águas residuais com encaminhamento para a ETAR Barreiro/Moita.

Também a promoção do transporte de mercadorias por via ferroviária, tirando partido da infraestrutura ferroviária e canais existentes, com

possibilidade de modernização da via para Bitola Europeia e ligação ao Interland Ibérico constitui uma mais-valia do projeto.

Por outro lado, é expectável que a refuncionalização de território de uso industrial já consolidado evite a conversão de novos espaços para uso industrial, com vantagens claras do ponto de vista do Ordenamento do Território.

### **Aspectos negativos**

Não obstante os aspectos positivos elencados anteriormente, o projeto apresenta um conjunto de impactes negativos muito significativos que se sobrepõem aos seus benefícios.

#### *Dragagens e impacte no Estuário do Tejo*

O projeto implica uma elevada movimentação sedimentar pra alargamento e aprofundamento do canal de acesso ao atual porto do Barreiro, assim como a criação de bacias de rotação, que necessitarão de dragagens regulares para a sua manutenção.

Apesar de um impacte positivo pela retirada de sedimentos contaminados presentes em algumas zonas a dragar (classes 3 e 4), a movimentação de perto de 25 milhões de metros quadrados de materiais de acordo com a alternativa de construção escolhida, é extremamente elevada e tem, em nosso entender, consequências graves para o Estuário do Tejo, dadas as alterações na qualidade da água, comunidades ecológicas e hidrodinâmica, com impactes na dinâmica morfológica do estuário e zonas adjacentes na foz e, acima de tudo, na perda permanente de habitat bentónico na zona intervencionada e próxima que não nos parecem suficientemente avaliadas.

#### *Paisagem e Estrutura ecológica*

Haverá uma alteração muito significativa da paisagem, com particular ênfase para as populações mais próximas, com um impacte visual negativo e significativo, provocado quer pelas estruturas fixas de operação portuária, quer pelo estacionamento de contentores, mas também visível desde Lisboa e que porá em causa a utilização e potencialidades do território intervencionado.

A alteração da linha costa e da morfologia do terreno são incompatíveis com o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) no que se refere à destruição da área estruturante primária da Rede Ecológica Metropolitana, sendo as medidas compensatórias descritas relativamente a este e outros impactes claramente insuficientes.

#### *Qualidade do ar e emissões de gases com efeito de estufa*

O projeto implica um aumento do tráfego rodoviário, quer de veículos pesados de transporte de mercadorias, quer de veículos ligeiros de transporte de mercadorias e de passageiros. Também é previsível uma excentricidade do acesso rodoviário ao terminal de contentores face à

ligação à margem norte, quer pela A2 (ponte 25 de abril) quer pela A33 (ponte Vasco da Gama), com aumento do número de km percorridos/emissões de CO2 por tonelada transportada.

Os valores calculados para os poluentes partículas em suspensão (PM10) e dióxido de azoto (NO2) mostram que haverá na área da infraestrutura e em zonas residenciais próximas, um incumprimento, por vezes extremamente elevado, dos valores-limite, o que não é admissível face ao cumprimento de legislação nacional e europeia nesta matéria.

O estudo apresenta algumas lacunas graves, nomeadamente porque não identifica o número de dias por ano de excedência ao valor-limite do poluente PM10, o número de horas por ano de excedência ao valor-limite do poluente NO2, e a influência que a infraestrutura terá no cumprimento dos tetos nacionais de emissão dos poluentes partículas e óxidos de azoto. O estudo não identifica também o impacto na concentração poluente partículas finas (PM2.5) que tem valores-limite a serem cumpridos, claramente relevante dadas as emissões primárias de partículas finas pelos navios e do transporte rodoviário e também consequente formação de partículas secundárias. Mais ainda, não identificam as consequências graves já reconhecidas na literatura e que são uma preocupação crescente das emissões de partículas ultrafinas cuja origem a partir dos navios é muito substancial.

No que respeita às emissões de gases com efeito de estufa, a contabilização efetuada, apesar de infelizmente não enquadrar os números do projeto no total nacional, mostra um aumento significativo que nos parece incompatível com o objetivo de tornar Portugal neutro em carbono em 2050, como reafirmado politicamente pelo atual Governo.

### *Ruído*

No que respeita ao ruído, tendo em conta a ultrapassagem atualmente verificada dos valores-limite dos indicadores Lden e Ln presentes nos mapas de ruído em áreas ainda significativas no concelho do Barreiro, parece-nos demasiado otimista admitir que o agravamento aquando da fase de construção e depois de exploração do terminal causará apenas uma excedência dos valores-limite em determinados local e de forma ligeira. Com o ruído proveniente dos navios, das operações de carga/descarga e do tráfego intenso de camiões (25 na fase de construção e 229 na fase 2 de exploração), o incómodo e o incumprimento quase certo dos valores-limite dos parâmetros citados será certamente grave e merece medidas de minimização assertivas e uma avaliação muito mais cuidada do problema.

### **Conclusão / Avaliação das alternativas**

Apesar de considerarmos que não estão reunidas as condições de enquadramento e justificação de projeto, bem como os detalhes necessários ao esclarecimento de diversos aspetos, para além dos impactos negativos que são de tal forma significativos em relação a alguns fatores que tornam esta infraestrutura problemática num quadro de desenvolvimento sustentável, adiantamos, mesmo assim, que ponderados

os diversos impactes, a denominada Solução 2 para o canal de acesso em conjunto com a Solução 1 para o cais, nomeadamente pelo aproveitamento do atual canal, com menor volume total a ser dragado e menor volume total a destinar a vazadouro, para além da ponderação de outras variáveis, tornam esta alternativa a preferível.

No entanto, a ZERO reitera que este projeto deve merecer **parecer desfavorável**, devendo ser analisadas outras possibilidades, num quadro de gestão conjunta dos portos nacionais e de equilíbrio em termos de ordenamento do território.

*16 de junho de 2017*

*A Direção da ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável*