



## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

### “TERMINAL PAPELEIRO POLIVALENTE DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ” (Estudo Prévio do Projecto)

1. Tendo por base o parecer técnico da comissão de avaliação relativo ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental relativo ao Projecto “TERMINAL PAPELEIRO POLIVALENTE DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ”, em fase de Estudo Prévio, emito **parecer favorável, condicionado:**

- à obtenção do reconhecimento do interesse público para a afectação de áreas de Reserva Ecológica Nacional;
- ao cumprimento dos Estudos e outros elementos a desenvolver em fase de RECAPE, das Medidas de Minimização, Planos de Monitorização e Plano de Acompanhamento de Obra, discriminados no anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

2. As questões colocadas no decurso da Consulta Pública foram contempladas no respectivo relatório e adequadamente incorporadas no parecer da Comissão de Avaliação.

3. O Programa de Acompanhamento Ambiental da obra deve estar incluído no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser realizados, para efeitos de construção da obra.

4. A apreciação da conformidade do Projecto de Execução com esta DIA deve ser efectuada pela Autoridade de AIA, nos termos do artigo 28º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, previamente à emissão, pela entidade competente, da autorização do Projecto de Execução.

5. Os relatórios de Monitorização devem dar cumprimento à legislação em vigor, nomeadamente à Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril.

Lisboa, 7 de Outubro de 2003.

O Secretário de Estado do Ambiente

  
José Eduardo Martins  
SECRETÁRIO DE ESTADO

Anexo: Estudos, Medidas de Minimização, Planos de Monitorização e Plano de Acompanhamento de Obra.



## ANEXO

Encontrando-se o Projecto em Fase de Estudo Prévio, o RECAPE deve desenvolver, especificar e concretizar as Medidas de Minimização e Monitorização, adequando-as à fase de Projecto de Execução, com o detalhe necessário e adequado à avaliação da sua eficácia e implementação.

### I- ESTUDOS E OUTROS ELEMENTOS A DESENVOLVER PARA A FASE DE RECAPE

1. Deverá ser apresentado um Projecto de requalificação da Ribeira de Carritos no troço a montante do Terminal (como medida compensatória da inevitável canalização da Ribeira).
2. Actualização do modelo matemático, que considera a hidrodinâmica do estuário para a análise do regime de correntes e marés no estuário, que contemple os seguintes aspectos:
  - a) As situações mais desfavoráveis que podem ocorrer, nomeadamente a amplitude de maré que se verifica durante as marés vivas e as cheias com período de retorno de 100 anos ou superior (3 000 m3);
  - b) As alterações verificadas na morfologia do estuário desde 1984;
  - c) A identificação das alterações na hidrodinâmica e no prisma de maré provocadas pela construção do Terminal, fazendo igualmente referência ao papel das diferenças de salinidade na hidrodinâmica do estuário.
3. Revisão da cota máxima atingida pelo rio no local de construção e, conseqüentemente, do projecto de drenagem da Ribeira de Carritos, tendo em conta:
  - a) O valor para a máxima preia-mar de águas vivas de 3,97 m acima do ZH (de acordo com o valor do Instituto Hidrográfico);
  - b) Amplificação da cota da preia-mar máxima devido à ocorrência em simultâneo de cheias no rio Mondego;
  - c) Efeito de "storm surge", provocado pelos ventos provenientes do oceano, na amplitude de maré.
4. Indicação da periodicidade das dragagens de manutenção, tendo em conta os resultados da modelação e o conhecimento acumulado sobre as taxas de deposição e os actuais volumes de dragados do porto comercial, e indicação precisa dos locais onde se realizarão estas dragagens, volume e periodicidade.
5. Informação relativa ao cumprimento das regras técnicas de avaliação e gestão do material dragado e da elaboração e execução de programas de monitorização dos locais de deposição de dragado, e destino final a dar a todo o material dragado.
6. Equacionar o custo de realimentação artificial das praias afectadas e/ou de outras medidas necessárias para repor a situação inicial em termos de transporte sedimentar
7. Especificar os meios mecânicos, a utilizar no enchimento do terraplano que não introduzem perturbação excessiva, quer do ponto de vista ambiental (termos de poeiras, ruído, vibrações), quer da estabilidade das formações geológicas existentes
8. Estudo que contemple aspectos relativos à ictiofauna e aos seus habitats.



## II - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

### Geologia e Geomorfologia

1. Devem ser efectuadas dragagens periódicas de manutenção da cota dos fundos;
2. A execução das dragagens deve ser efectuada de forma a minimizar as perdas para o rio;
3. Aproveitar o material dragado não contaminado nas obras de execução do terraplano;
4. O enchimento do terraplano deve efectuar-se através de meios mecânicos que não introduzam perturbação excessiva, quer do ponto de vista ambiental (termos de poeiras, ruído e vibrações) quer da estabilidade das formações geológicas existentes;
5. O destino do material dragado sobranete deve atender ao exposto no despacho conjunto dos Ministérios do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar, de 21 de Junho de 1995.

### Solos, Uso dos Solos e Ordenamento do Território

6. Restringir as acções de limpeza dos solos, de movimentação de terras e de passagem de veículos e maquinaria à área afectada à obra.
7. Minimizar ao máximo quer em terra, quer na bacia portuária a ocorrência de derrames acidentais, e estabelecer planos de emergência para fazer face a esses eventuais acidentes.

### Recursos Hídricos e Qualidade da Água

8. Restringir ao mínimo indispensável a área de trabalho. A implantação do estaleiro e a circulação de máquinas devem efectuar-se em terrenos já alterados;
9. Implantar um sistema de drenagem de águas pluviais e residuais na área afectada à obra, o qual se deve encontrar sempre nas melhores condições de escoamento;
10. Devem-se realizar análises e efectuar o tratamento das águas residuais resultantes da lavagem da maquinaria se estiver prevista a sua descarga no meio hídrico;
11. Aquando da utilização de betumes, combustíveis, óleos, produtos químicos, etc., ter especial atenção à afectação da qualidade das águas assim como dos sedimentos;
12. Os locais de instalação dos depósitos de combustíveis, lubrificantes ou outras substâncias químicas, assim como todas as áreas onde sejam manipulados, devem ser impermeáveis e dispor de drenagem para tanques de retenção adequadamente dimensionados;





13. Utilização de dispositivos e de equipamentos para recolha de hidrocarbonetos, óleos e de outros poluentes que, por qualquer motivo tenham sido rejeitados para a água, bem como de equipamentos e produtos de combate à poluição, tais como barreiras absorventes, dispersantes, etc.;
14. Instalação de câmaras de retenção de óleos e areias nos troços terminais dos colectores pluviais;
15. Os esgotos do estaleiro não poderão ser descarregados na água ou solo sem tratamento adequado.

#### Hidrodinâmica e Regime Sedimentar Costeiro e Estuarino

16. As dragagens devem começar antes de se implementar o Terminal, mantendo-se permanentemente e, independentemente do Terminal estar ou não a ser explorado, os fundos do canal de acesso à cota (-7,0 m)ZH;
17. Execução das dragagens durante o inverno (especialmente nos meses de Novembro e Janeiro);
18. Deposição de todos os volumes de sedimentos, caso não se encontrem contaminados, no mar, o mais próximo possível da praia a sotamar do Porto da Figueira da Foz a fim de evitar o défice sedimentar desse troço costeiro;
19. A reposição na deriva litoral do material dragado, a sotamar do Porto (durante o Inverno) deve ser executada de forma a não favorecer o assoreamento da barra;
20. As dragagens de manutenção a efectuar durante todo o período de vida do Projecto devem ser realizadas:
  - a) No mais breve espaço de tempo e durante a vazante, i.e. entre a preia-mar e a baixa mar;
  - b) Pela draga que sendo tecnicamente a mais adequada conduza à menor concentração de sólidos em suspensão;
  - c) Pelo equipamento que tendo em conta as restrições ambientais necessárias à redução das perdas de material, evite as descargas acidentais do material já dragado.

#### Qualidade do Ar

21. Parquear todos os veículos e toda a maquinaria de apoio à obra que operem ao ar livre, o mais longe possível das zonas adjacentes à obra com ocupação humana;
22. Selecção de percursos evitando a passagem por zonas muito habitadas;
23. Seleccionar técnicas e processos construtivos que gerem a emissão e dispersão de menos poluentes atmosféricos;
24. Efectuar uma correcta operação e manutenção dos motores de combustão dos equipamentos, máquinas, embarcações, etc.

#### Ambiente Sonoro

25. Implantação de barreiras sonoras temporárias (tipo tapumes), caso se verifique necessário, delimitando as áreas construtivas ou estaleiros, durante a execução de operações que eventualmente se prevejam mais ruidosas;
26. Escolher os percursos mais favoráveis a utilizar pelos veículos pesados de transporte de materiais, na fase de construção de modo a não afectar o núcleo urbano situado nas proximidades da área do empreendimento.



**Factores Bióticos e Ecológicos**

27. Reduzir ao mínimo indispensável as áreas e a duração dos trabalhos de dragagem;
28. Utilizar equipamentos e processos de dragagem adequados por forma a causar a menor ressuspensão e minorar a mobilização de contaminantes presentes nos sedimentos, devendo dar-se preferência à utilização de draga de sucção hidráulica em detrimento de draga de pás;
29. Definir criteriosamente a área de deposição dos dragados;
30. Realizar as dragagens fora da época crítica de migração de espécies migradoras. As mesmas não devem ser realizadas durante o período de Fevereiro a Junho, época crítica de migração para espécies como o sável, a savelha, a lampreia-do-mar, linguado e robalo. Uma vez que o período crítico para a enguia se encontra fora da época referida, recomenda-se o cancelamento das operações de dragagem durante os períodos de lua nova e lua cheia, entre Janeiro e Março, uma vez que são os períodos críticos para a migração do meixão;
31. Deve ser construída uma passagem hidráulica de nível, por forma a evitar o efeito de barreira à migração das espécies, causado pela cobertura da Ribeira de Carritos.

**Paisagem**

32. Implantação de barreiras visuais (tapumes) envolventes ao estaleiro e à zona de intervenção;
33. Evitar empilhar-se os contentores junto à extrema norte do terminal.

**Sócio economia**

34. A entrada principal do porto comercial deve estar devidamente sinalizada, no sentido de obstar a possíveis problemas rodoviários, apresentando a necessária indicação de "entrada e saída de viaturas" e a consequente redução de velocidade na sua proximidade;
35. Recuperar e zelar pela manutenção das vias mais utilizadas durante todas as fases do projecto.

**Património Arqueológico**

36. Acompanhamento arqueológico das operações de dragagem por equipa especializada para observação permanente de dragados;
37. Acompanhamento permanente das dragagens que se vierem a realizar, deve ser realizado por técnicos de arqueologia;
38. Prospecção arqueológica nas manchas de empréstimo;
39. Verificação da importância de duas das anomalias detectadas por magnetómetro;
40. Acompanhamento arqueológico de todas as acções relacionadas com o projecto que impliquem revolvimento de solos;
41. Acompanhamento arqueológico subaquático das dragagens tendo em conta que as mesmas estão projectadas para atingirem os 12 metros.



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

**Resíduos**

42. Elaboração e implementação de um Plano de Gestão de Resíduos, no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos em conformidade com o Lista Europeia de Resíduos e no qual se estabeleçam objectivos, acções, procedimentos e articulação de tarefas e meios; tendo em consideração a calendarização e o faseamento da obra.

**III – PLANOS DE MONITORIZAÇÃO**

Devem ser implementados os seguintes Planos de Monitorização, em Fase de RECAPE:

- Plano de Monitorização das Dragagens;
- Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro;
- Programa de Monitorização que contemple a segurança da ponte do ICI devido às alterações do leito do estuário do Mondego inerentes à construção e exploração do Terminal;
- Programa de Monitorização da estabilidade dos taludes da ilha da Murraceira;
- Programa de Monitorização do troço costeiro que permita detectar as potenciais alterações introduzidas no regime sedimentar;
- Plano de Monitorização para a componente da ecologia.

**IV – PLANO DE ACOMPANHAMENTO DE OBRA**

Implementar um Plano de Acompanhamento Ambiental o qual deve ser orientado para verificação do cumprimento da Medidas de Minimização preconizadas em toda a área de influência do Projecto.