

APL  
ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA, S.A.

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL  
DO ESTABELECIMENTO DO CANAL DE  
ACESSO AO TERMINAL MULTIMODAL DE  
XABREGAS

**RESUMO NÃO TÉCNICO**

Nº DO CONTRATO: MF2564

Nº DO DOCUMENTO: 01.RP-I.002(2)

FICHEIRO: 25641DI022.doc

DATA: 2004-07-07

<b>REGISTO DAS ALTERAÇÕES</b>		
<b>Nº Ordem</b>	<b>Data</b>	<b>Designação</b>
1	2003-12-16	
2	2004-07-07	

O COORDENADOR TÉCNICO:

## Índice do documento

1	INTRODUÇÃO .....	5
2	OBJECTIVO, DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO .....	7
3	SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA .....	9
4	IMPACTES, MONITORIZAÇÃO E MEDIDAS MINIMIZADORAS DE IMPACTES.....	11
5	CONCLUSÕES .....	13



# 1 Introdução

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental relativo ao Estabelecimento do Canal de Acesso ao Terminal Multimodal de Xabregas.

A obra situar-se-á no Estuário do Tejo, no concelho de Lisboa, freguesia do Beato.

O proponente deste Projecto é a APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A..

A APL, tendo por atribuição específica a administração da área portuária, encontra-se dispensada de licenciamento em obras realizadas na respectiva área de jurisdição e directamente relacionadas com a prossecução das suas atribuições.

O presente EIA foi desenvolvido entre Dezembro de 2002 e Novembro de 2003 por uma equipa multidisciplinar da HIDROPROJECTO, sob a coordenação da Eng<sup>a</sup> Maria Francisca Silva.



## 2 Objectivo, descrição e justificação do Projecto

O Terminal Multimodal de Xabregas é constituído por uma plataforma de aterro, em parte conquistada ao Estuário do Tejo e rematada sobre este por um cais vertical de 450 metros de extensão acostável. Aquando da sua construção foram efectuadas dragagens numa faixa que inclui cerca de 80 m para fora do cais actual, com cotas variáveis, que atingiram profundidades máximas da ordem dos 25 m.

Esta infra-estrutura, construída em Julho 2000, com fundos a -11,0m (Z.H), tornou-se operacional para os navios, para que foi projectada, através da dragagem de manutenção de um canal de acesso correndo paralelo à margem e da bacia de manobras ao longo do cais.

Tem-se, no entanto, constatado que o canal e a bacia que se encontram em funcionamento estão sujeitos a elevadas taxas de assoreamento, o que irá obrigar à realização de importantes dragagens periódicas de manutenção com os consequentes custos económicos e ambientais.

Por este motivo foram estudadas novas soluções alternativas para acesso ao cais que conduziram à escolha da solução com um canal e bacia de manobras que constam da Figura 1, e que corresponde a um menor esforço de dragagens de manutenção. A este menor esforço de dragagem correspondem menores impactes ambientais.

A área a dragar é a indicada na figura referida, a cota de dragagem é de 11,5 metros abaixo do ZH, pelo que a camada de sedimentos a dragar é, em média, de 1,5 metros.

Prevê-se que a dragagem inicial, de estabelecimento, envolva a remoção de aproximadamente 900 000m<sup>3</sup> de sedimentos.

Os sedimentos a dragar ou não são contaminados ou apresentam apenas vestígios de contaminação, podendo ser lançados no interior do estuário em locais previamente estabelecidos e que têm vindo a ser utilizados desde há vários anos (Figura 1).

A draga a utilizar na obra é de sucção em marcha, dispensa a utilização de batelões e está equipada com sistema automático de localização em tempo real, que permite o seu posicionamento correcto nos locais de dragagem e de deposição de sedimentos.

A dragagem e deposição de sedimentos durará entre 1 a 2 meses, trabalhando a draga 24 horas por dia, em função da sua capacidade.

Os trabalhos de construção do canal iniciar-se-ão na sequência de concurso para adjudicação da empreitada, cujo procedimento se iniciará após a emissão da Declaração de Impacte Ambiental.

O Concurso para a empreitada durará aproximadamente 4 meses.

Este tipo de obra não necessita de estaleiros em terra.

Na situação existente estima-se a necessidade de dragar um volume de cerca de 713 000 m<sup>3</sup> em cada período de 5 anos. No novo acesso a estabelecer estima-se a necessidade de dragar um volume de cerca de 500 000 m<sup>3</sup> em cada período de 5 anos.

O canal funcionará enquanto o terminal funcionar. Após este período, se não se efectuarem dragagens periódicas, ocorrerá assoreamento da zona, atingindo-se a situação inicial, antes das dragagens.



### 3 Situação de Referência

A área envolvente, em terra, da obra, no local mais próximo, tem utilização portuária, localizando-se junto a grandes vias de comunicação (rodoviária e ferroviária) e, mais para o interior (para lá das vias de comunicação), a uma zona habitacional e de serviços.

A zona portuária, que a obra vai servir, encontra-se bem servida de acessos por via terrestre para qualquer zona do país, interferindo no mínimo com a circulação no interior da cidade de Lisboa. Encontra-se igualmente bem servida de acessos por via marítima e fluvial.

Internamente, a Rua de Cintura Interna do Porto de Lisboa, permite o tráfego interno sem perturbar as vias públicas envolventes.

A zona portuária em causa (Terminal de Xabregas) é um terminal de contentores.

O estuário do Tejo, na área envolvente da obra, é utilizado para tráfego marítimo intenso (algumas embarcações que circulam na zona são de grande porte), e em menor escala, para actividades de lazer (alguma navegação de recreio e marítimo-turística).

As zonas a dragar e de imersão de dragados encontram-se fora da Reserva Natural do Estuário do Tejo, da Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo – Directiva Aves e do Sítio da Rede Natura 2000.

Da análise dos Planos de Ordenamento em vigor verifica-se que esta obra não vai alterar os usos actuais definidos para os locais em causa.

Os locais de dragagem e de imersão de dragados encontram-se em zona de REN, que está sujeita a regime transitório, uma vez que a carta da REN do município de Lisboa não está publicada.

Os locais das obras (dragagem e imersão de dragados) apresentam já níveis elevados de perturbação, sendo de esperar que a área em estudo tenha no presente e globalmente, valores de diversidade e de abundância biológica baixos quando comparada com outras áreas não intervencionadas do Estuário do Tejo.

A qualidade do ar na zona é, na generalidade, boa, à excepção de situações muito pontuais que ocorrem geralmente no Verão, devido a taxas elevadas de O<sub>3</sub>.

A poluição local relativa ao ar, está ligada, basicamente, ao tráfego rodoviário, aéreo e fluvial.

O ruído local está ligado ao tráfego rodoviário, aéreo e ferroviário e em muito menor escala ao movimento da zona portuária. A zona envolvente do local das obras, de acordo com medições de ruído efectuadas para este estudo, é caracterizada como muito ruidosa.

De facto, a zona portuária encontra-se protegida pela barreira de contentores da actividade do cais e é camuflada pelo ruído do tráfego atrás referido.

A qualidade da água no estuário em geral é relativamente boa, sendo o teor em sólidos em suspensão o parâmetro que apresenta valores indicadores de pior qualidade da água.

Os sedimentos a dragar foram caracterizados granulométrica e quimicamente sendo considerados limpos ou com contaminação vestigiária pelo que são susceptíveis de imersão nos locais considerados na figura anexa, de acordo com o Despacho Conjunto dos Ministérios do Ambiente e dos Recursos Naturais e do Mar, de 4 de Abril de 1995.

## 4 Impactes, monitorização e medidas minimizadoras de impactes

Os impactes associados à criação do canal e bacia de manobras ocorrem na fase de dragagem e de imersão de dragados (fase de construção e manutenção), o funcionamento das dragas produzirá ruído e poluição atmosférica, embora tenham muito pouco significado (impacte pouco significativo, temporário e muito localizado no espaço e no tempo) face às exigências de qualidade do equipamento de dragagem e à situação de referência. Haverá, ainda, a considerar o aumento do teor de sólidos em suspensão na água que, embora seja localizado no espaço e no tempo, terá mais significado que os impactes anteriormente referidos.

De facto, o impacte maior ocorre na qualidade da água do estuário, pois as operações de dragagem e de imersão de dragados põem em suspensão na água muitos sedimentos. No entanto, esta alteração não atinge as zonas menos intervencionadas do estuário e portanto mais sensíveis. Assim, os impactes são negativos, certos, de magnitude baixa, localizados e reversíveis.

Do ponto de vista arqueológico não foi possível efectuar um levantamento pormenorizado da área devido às condições do estuário na zona, pelo que se previu medidas muito específicas a cumprir durante a fase de construção, nomeadamente o acompanhamento da zona por equipa de arqueólogos especializados em arqueologia subaquática e um contacto rápido, em caso de achado arqueológico, com o CNANS (Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática), de modo a salvaguardar o património arqueológico em causa.

As actividades portuárias actualmente existentes vão manter-se, e não vão ser alteradas devido ao estabelecimento do acesso em análise, por isso, durante a fase de exploração nada se vai alterar face à situação de referência, excepto que os fundos do canal e bacia de manobra se manterão durante mais tempo, o que significa maior período de tempo entre dragagens e menor volume de dragados, com a minimização de impactes que lhe estão associados. Este é o impacte positivo associado à Obra.

As fases de construção e exploração não afectam o uso do solo, como definido nos vários planos de ordenamento, porque a zona de dragagem é no rio e os dragados são imersos no próprio rio em locais assinalados na figura apresentada.

Como acções minimizadoras de impactes ambientais negativos consideram-se:

- a solução escolhida, que exige menos dragagens de manutenção;
- manutenção adequada da draga de modo a reduzir a poluição sonora, do ar e da água;
- o acompanhamento arqueológico permanente da dragagem;
- toda a área deverá ser devidamente assinalada na fase de exploração de modo a garantir a segurança da utilização do Estuário do Tejo na zona, na fase de dragagem deve ser estabelecido um aviso adequado à navegação;
- todo o trabalho da draga e os seus movimentos serão controlados pela APL, através do sistema VTS, de modo a garantir as condições de dragagem e de deposição dos dragados;
- para reduzir a dispersão dos sedimentos depositados, para as zonas mais sensíveis do estuário, deverá fazer-se a deposição em Alcântara durante a vasante e em Algés durante a enchente da maré.

Durante a execução das dragagens deverá ser realizada uma acção de monitorização que contemplará a análise de:

- a qualidade da água na envolvente da zona de dragagem e de imersão de dragados;
- o ruído nas zonas habitadas mais próximas;
- os achados arqueológicos;
- o controlo de batimetria da zona a dragar e de imersão de dragados.

A APL fará a gestão ambiental da obra.

## 5 Conclusões

O Terminal Multimodal de Xabregas, existente, a funcionar desde 2000, necessita de um canal e uma bacia de manobras em boas condições de segurança e de manutenção económica e ambientalmente favoráveis.

A situação existente garante as condições de segurança, mas exige uma manutenção (dragagem) com periodicidade elevada, o que económica e ambientalmente é pouco favorável.

Neste sentido foram elaborados estudos que permitiram a definição de um novo canal e uma nova bacia de manobras, que necessita de menos esforço de dragagens para atingir os mesmos objectivos, acarretando menores problemas económicos e ambientais.

O uso do terminal não é alterado.

Face à situação actual, as obras de dragagem introduzem impactes quer no estuário do Tejo, quer em terra, associados, fundamentalmente, ao aumento temporário do ruído, de poluição atmosférica e do teor em sedimentos na água do estuário na zona de dragagem e de deposição de dragados, sendo que o impacte no ruído e na qualidade do ar não tem significado. Assim, quanto menor necessidade de dragagem, menores impactes. Das soluções estudadas, a escolhida, a solução alternativa projectada para o canal e a bacia, é a que exige menores dragagens.

As medidas mais importantes de minimização de impactes que estão previstas são:

- a escolha criteriosa da área de implantação das obras e o controlo rigoroso da área onde estas se desenvolverão;
- o tipo de draga escolhido;
- a dragagem é acompanhada por um arqueólogo, de modo a garantir que qualquer eventual achado arqueológico seja tratado em conformidade.

Toda a área é devidamente assinalada na fase de exploração, e é emitido um aviso à navegação na fase de dragagem, para garantir a segurança de utilização, para a navegação, daquela zona do Estuário.

Toda a deslocação da draga é monitorizada pela APL através do sistema VTS de modo a cumprir-se rigorosamente o plano de dragagens e de deposição de dragados.

Durante todas as dragagens haverá monitorização adequada, dos parâmetros já anteriormente referidos.

APL  
ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA, S.A.

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL  
DO ESTABELECIMENTO DO CANAL DE  
ACESSO AO TERMINAL MULTIMODAL DE  
XABREGAS

**RESUMO NÃO TÉCNICO**

JULHO 2004

APL

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA, S.A.

**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL  
DO ESTABELECIMENTO DO CANAL DE  
ACESSO AO TERMINAL MULTIMODAL DE  
XABREGAS**

**RESUMO NÃO TÉCNICO**

JULHO 2004

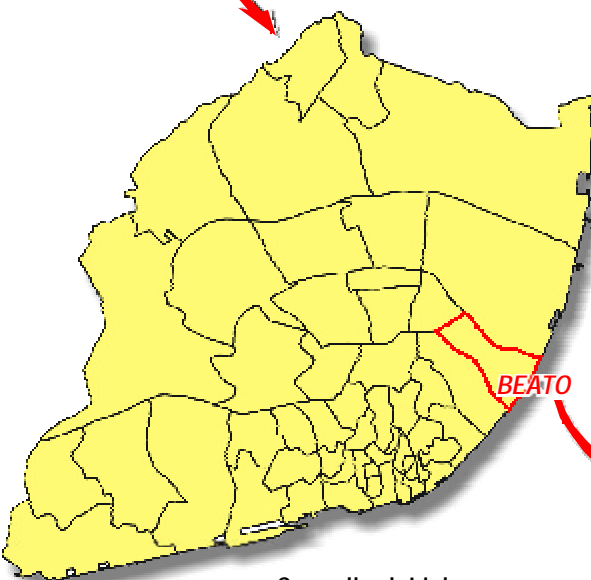




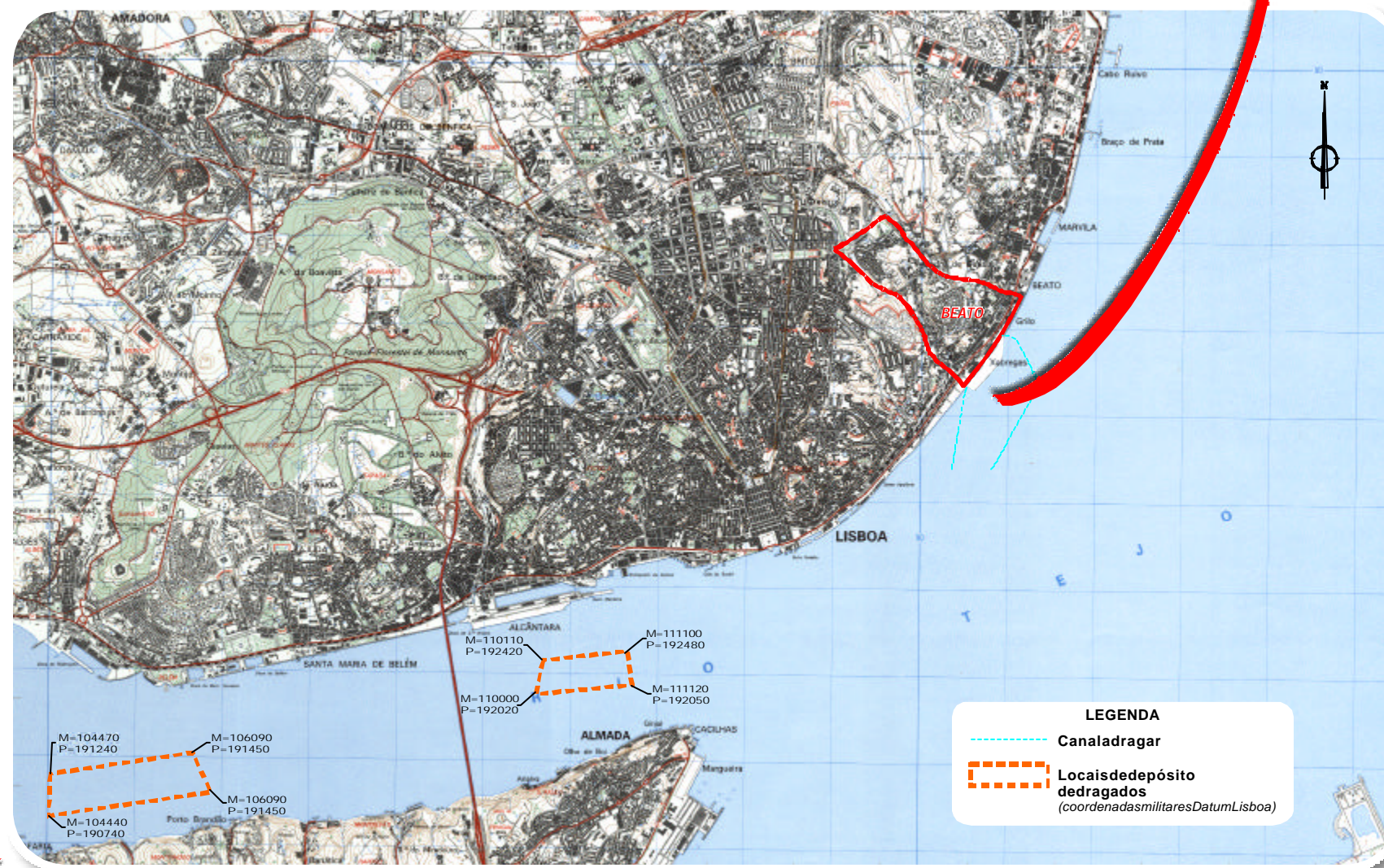
Portugal Continental



Região de Lisboa



Concelho de Lisboa



Fonte: Extracto da Carta Militar nº 431 do geo E

Figura1 (Rev01)- ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO DO PROJECTO